

Městská hromadná doprava ve světle nové evropské dopravní politiky

Ve dnech 14. až 16. března 2001 se v Paříži konalo jarní zasedání řídicí komise UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Jednalo se o poslední zasedání ve čtyřletém období, kdy v čele svazu stál v roli prezidenta pan Jean-Paul Bailly, prezident a generální ředitel pařížského RATP, a na jehož počátku byl novým generálním sekretářem ustanoven Hans Rat z Nizozemska.

O UITP jsme již v našem podnikovém časopisu informovali tak, že čtenáři se zájmem o tematiku městské a příměstské dopravy je jasné, o jakou instituci se jedná. Novým heslem Mezinárodního svazu veřejné dopravy se stalo „Za lepší mobilitu pro lidi na celém světě“ a jeho naplňování a proměny svazu v minulém období jsou



předmětem tohoto zamyšlení. UITP za poslední čtyři roky prodělal pod novým vedením výrazné změny, které vedly k organizaci lépe odlišující komplexní vývoj městské veřejné dopravy v posledních letech, ať v oblasti technologické, organizační, finanční, manažerské či dalších. Aby se tomuto novému vývoji přizpůsobil, začal po valném shromáždění na to-rontském kongresu v květnu 1999 zavádět novou svazovou strukturu s cílem zlepšování kvality služeb pro své členy. Po četných konzultacích s nimi a při postupném upřesňování jednotlivých bodů je výkonný výbor připraven jako základ nové svazové struktury navrhnout nový statut UITP, představující pružný a dalšímu rozvoji dobře přizpůsobený rámec.

Svaz chce pokrývat všechny oblasti spojené se službami v hromadné dopravě městské, příměstské, regionální a meziregionální a jeho členy mohou být všichni aktéři, pocházející jak z veřejného tak soukromého sektoru. Bude sestávat z divizí organizovaných podle regio-

nů, sektorů činnosti a dopravních systémů. Každá divize má svou valnou hromadu a může mít jeden nebo více výborů; ty jsou autonomní ve vztahu k valné hromadě a nezávislé jeden na druhém. Vedle toho struktura UITP zahrnuje 6 komisí (viz struktura UITP v tabulce na straně 3).

Pro nás velkou novinkou a zároveň výzvou je v Paříži odsouhlasený vznik výboru pro evropskou integraci, v rámci regionální divize, který bude sdružovat kandidátské země na vstup do Evropské unie. Vedle něj bylo odsouhlaseno i vytvoření euroasijského výboru.

Nový statut a vnitřní pravidla budou odsouhlaseny na valném shromáždění, které se bude konat při zahájení kongresu UITP v Londýně v květnu letošního roku.

Pro pracovníky zastupující Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost v jednotlivých výborech a komisích UITP, a tím pro celý náš podnik i celou oblast městské hromadné dopravy v České republice, jsou důležité a přínosné výstupy plynoucí jak z vlastní činnosti

3



Foto: Archiv RATP



Motorárna o. z. Autobusy

4



Výluky v tramvajové síti v letošním roce

6 až 7



O architektuře pražského metra

14 až 16



Možnosti letní rekreace

18 až 19

Z obsahu

Jedním z předních pražských prvorepublikových podnikatelů v autobusové dopravě byl inženýr Vladimír Nedoma, narozený v roce 1888 v Praze. Kdy začal uvažovat o podnikání ve veřejné dopravě osob, zatím nevíme. První zprávy o něm se objevují právě v roce 1927, kdy byl dílovedoucím autosprávkárny a bydlel ve Zbraslavi čp. 79.

Dne 4. března 1927 si Vladimír Nedoma podal u Zemské správy politické v Praze žádost o koncesi pro periodickou dopravu osob automobilovými omnibusy pro linku od pražského Reprezentačního domu přes Smíchov, Zličov, Chuchlí, Zbraslav a Štěchovice do Slap a Nového Knína. Ani nečekal na rozhodnutí úřadů (žádost se projednávala v září 1927) a už 25. června 1927 za-

12/1.37

Z Prahy:

6:10, 6:35, 7:05, 7:25, 7:30, 7:50, 8:00, 8:20, 8:00, 9:30, 10:00, 10:10, 10:45, 11:20, 12:12, 12:30, 12:50, 13:05, 13:15, 14:00, 14:35, 15:10, 15:35, 16:00, 16:05, 16:40, 17:10, 17:20, 17:30, 17:40, 18:00, 18:20, 18:40, 19:00, 19:20, 19:40, 20:05, 20:35, 21:15, 22:55.

+ Do Slap. Δ Do N. Knína. ○ Do Čími.

Ze Zbraslavi:

5:40, 6:15, 6:35, 6:50, 7:00, 7:14, 7:20, 7:35, 7:55, 8:20, 8:50, 9:10, 9:50, 10:20, 10:30, 10:45, 11:15, 12:05, 12:30, 12:55, 13:30, 13:55, 14:20, 14:40, 15:05, 15:15, 15:50, 16:20, 16:35, 17:00, 17:10, 17:50, 18:15, 18:40, 19:15, 20:30, 21:15.

+ Od Slap. Δ Od N. Knína. ○ Od Čími. *Dle potřeby.

Nedomův jízdní řád z počátku roku 1937.

čal bez jakéhokoliv povolení provozovat svoji první autobusovou linku z Prahy na Zbraslav. Pražské Elektrické podniky, které také v březnu 1927 požádaly o koncesi pro linku na Zbraslav, daly kategoriicky najevo svůj nesouhlas s jeho záměrem. Nemilým překvapením však pro správní radu EP bylo, že 29. listopadu 1927 Zemská správa politická v Praze udělila Nedomovi koncesi, bez ohledu na to, že porušoval platné zákony. Za definitivní ránu pod pás pak Elektrické podniky považovaly, když týž zemský orgán jejich žádost o koncesi zamítl s odůvodněním, že je o dopravu na Zbraslav už dostatečně postaráno.

Přesnější údaje o počátcích provozu první Nedomovy linky zatím chybějí. Faktem zůstává, že svůj počáteční úspěch u úřadů celkem drze využil k tomu, aby v květnu 1928 začal bez jakéhokoliv povolení provozovat jedním

Vladimír Nedoma – autobusový konkurent Elektrických podniků

nečné stanici v Braníku zajede na konečnou stanici našeho autobusu, nalézající se na našem pozemku, takže náš autobus nemůže na ni zajet. "Podobných stížností a udání podaly Elektrické podniky celou řadu. Podle jízdního řádu platného od 1. září 1930 Nedoma provozoval bez povolení 29 párů spojů každý všední den! V sobotu odpoledne a v neděli jezdily jeho autobusy ještě častěji, v intervalu 15 minut. Ve všední dny vyjížděly z modřanské Čechovy čtvrti ze zastávky U krážíku, v neděli pak z Tylova náměstí. Jízdné Nedoma snížil na 2 Kč za celou trať a zavedl i dělnické zpáteční jízdenky za 2 Kč, které se prodávaly jen ráno. Dne 30. prosince 1930 Nedoma snížil své sazby o dalších 50 haléřů, což bylo všeobecně už považováno za nekalou konkurenci. V té době už opět jezdil až do centra Prahy na Jungmannovo náměstí a také tady konkuroval jízdným Elektrickým podnikům. Cestující, který použil například k cestě k branickým ležárnám tramvaj a autobus EP, zaplatil za cestu 1,70 Kč, kdežto Nedoma vybíral 1,50 Kč a navíc cestující nemuseli přestupovat.

V červenci 1931 už úřadům konečně došla trpělivost a živnostenský referát pražského magistrátu konstatoval, že se Nedoma provinil proti živnostenskému řádu a odsoudil ho k pokutě 500 korun. O tom, jak se úřady ve skutečnosti stavěly k celé věci benevolentně, svědčí i skutečnost, že Nedoma sice byl uznán vinným, protože jezdil do Modřan bez koncese, ale předmětem pokuty vůbec nebyla výše konkurenčních sazeb, protože dosud nebyla obecně provedena živnostensko-policejní úprava všech periodických doprav osob autobusy do Prahy dojíždějících. Z toho vyplývalo, že kdyby měl Nedoma řádnou koncesi, byl by v otázce sazeb zřejmě v právu.

V době, kdy dostal od úřadů pokutu, už Nedoma do Modřan nejezdil. Ale cestující do Modřan o levné soukromé autobusy nepřišli, protože tam začal jezdit svými čtyřmi autobusy jiný podnikatel, Nedomův švagr Jan Holub, který pochopitelně ponechal „osvědčené“ sazby. Pochopitelně, že „ferovost“ podnikání zůstala v rodině zachována a Holub také jezdil bez koncese. Když se úřady chystaly zakročit i proti němu, raději dopravu 16. listopadu 1931 zastavil a přesunul své podnikání do Břevnova, kde se nechoval o mnoho lépe.

den vůz jezdil z Karlova náměstí do Nového Knína. Jedním autobusem jezdil mezi Zličovem a Velkou Chuchlí. Nadřízené orgány nedokázaly rozhodnout, zda je linka do Chuchle v souladu s koncesí či nikoliv, protože Nedomovy autobusy zajišťovaly až do obce a v koncesi byl jen letmo vytyčen směr „Praha – Chuchle – Zbraslav – Davle – Štěchovice – Nový Knín“.

Elektrické podniky také konstatovaly, že Nedoma na každý autobus nasazuje denně jediného řidiče bez ohledu na osmihodinovou pracovní dobu. „Šetřil“ údajně také téměř nulovou údržbou svých autobusů. Dopravu musel zajišťovat přejezdy mezi linkami, protože jinak by nezajistil provoz do Modřan, kde potřeboval až pět vozů!

Nedoma dlužil za čtyři autobusy Škoda téměř 125 tisíc korun, proto na něho výrobce podal žalobu. Dne 27. srpna 1931 byla na jeho dopravní podnik uvalena vnučená správa a „správcem koncese“ se stal Otto Pick. Ten opět navrhl Elektrickým podnikům, aby převzaly a udržovaly svými vozy provoz na lince Praha – Nový Knín na účet vnučené správy a pod formálním dozorem vnučeného správce. (!) Elektrické podniky by platily ve prospěch Nedomových věřitelů měsíčně 2500 korun. Elektrické podniky pochopitelně odmítly takové ujednání, protože neměly zájem přebírat závazky koncesionáře, na kterého byla soudem uvalena vnučená správa. Kromě toho bylo ve hře i jejich stále nevyřízené odvolání ohledně zamítnuté koncese na linku na Zbraslav.

Po roce 1931, když byla všeobecně upravena státní síť dálkových linek na území Prahy, byly Nedomovy linky zkráceny ke smíchovským Štefánikovým kasárnám. V roce 1936 je jako vnučený správce Nedomovy koncese doložen Václav Dušek ze Zbraslavi, který už v roce 1932 provozoval dvěma autobusy Tatra linku ze Smíchova do Velké Chuchle.

Od 1. května 1937 se stal vnučeným správcem V. Kryml. V té době podnik stále existoval a zdá se, že úspěšně. Ve zbraslavském směru přitom byla stále velká konkurence a svoji linku tu do roku 1936 provozovaly i Elektrické podniky.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Bráník - Modřany (Pod Vinicí)								1 ^o - Kč							
5	1	II	III	10	I	II	III	15	I	II	III	20	I	II	III
6	I	II	III	11	I	II	III	16	I	II	III	21	I	II	III
7	I	II	III	12	I	II	III	17	I	II	III	22	I	II	III
8	I	II	III	13	I	II	III	18	I	II	III	23	I	II	III
9	I	II	III	14	I	II	III	19	I	II	III	24	I	II	III

Kč. 2 - w. d.		Serie E		Hodiny	
Trať		8402		1 2 3	
Praha - Zličov - Chuchle - Lahovice - Zbraslav - Vrané - Měchenice - Davle - Štěchovice - Slapy - Čim - N. Knín.				4 5 6	
				7 8 9	
				10 11 12	
Dne		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10		13 14 15	
		11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22		16 17 18	
		23 24 25 26 27 28 29 30 31		19 20 21	
		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12		22 23 24	

autobusem Škoda dopravu na další lince, tentokrát z Jungmannova náměstí do Modřan. Elektrické podniky si okamžitě stěžovaly u policejního ředitelství, ale to se omezilo na konstataci, že pokud jde o stanoviště na Jungmannově náměstí, prohlásil předvolaný Nedoma, že žádost podal již před delším časem u magistrátu hlavního města Prahy. Ve skutečnosti se živnostenský referát magistrátu začal žádost zabývat až v září 1928. Nedomův jízdní řád vykazoval denně pět párů spojů, přičemž jízdné do Modřan činilo 4 Kč. O vyřízení žádosti nejsou k dispozici zatím žádné přesné údaje, z pozdějších zpráv nepřímě vyplývá, že byla zamítnuta.

Nelze vyloučit, že po čase Nedoma provoz omezil nebo přerušil, protože 25. srpna 1930 si Elektrické podniky u živnostenského referátu opět stěžovaly, že Nedoma „začal dne 16. srpna t.r. jezdit dvěma autobusy v úseku Braník (konečná stanice elektr. dráhy) – Modřany po naší autobusové trati Braník – Modřany, přičemž zastavuje ve všech našich stanicích tabulkami označených. Jeho autobusy jezdí tak, že jedou chvíli před naším autobusem a sbírají obecnostvo čekající na našich stanicích. Na ko-

Vraťme se ale k Vladimíru Nedomovi. Na konci roku 1930 si byl vědom, že není schopen plnit některé své finanční závazky a nabídl Elektrickým podnikům svůj podnik ke koupi. Měl k dispozici nemovitost ve Zbraslavi čp. 79/II, kterou tvořila obytná budova o šesti pokojích s příslušenstvím, garáž o užitné ploše 24x10 metrů pro sedm velkých autobusů a větší pozemek. Nemovitost ležela „na silnici povltavské ku Štěchovicům vedoucí, blízko mostu přes Vltavu vedoucím na Závist, naproti Hotelu Ritz“. Vozový park tvořilo osm autobusů – 2 vozy Škoda 550, 1 vůz Škoda 125, 1 vůz Škoda 505, 1 vůz Praha NO a také 1 Fiat 510 „karosovaný jako hotelový pro 10 osob“. Celkem za tento majetek chtěl 1,430 milionu korun. Kromě toho požadoval dalších 15 tisíc korun měsíčně za „propachtování“ koncese a převzetí údajně vylučného stanovištního práva ve Velké Chuchli. Je celkem pochopitelné, že Elektrické podniky považovaly Nedomu za neseriozního partnera, a proto jeho návrh odmítly.

Dva autobusy tehdy jezdily na lince Jungmannovo náměstí – Zbraslav, dva používal v úseku (ve skutečnosti na samostatné lince) Karlovo náměstí – Štěchovice a je-

Poslední konkrétní informace o Nedomově podniku („Koncesovaná autobusová doprava osob na trati Praha – Zbraslav – Štěchovice – Nový Knín Vladimíra Nedomy, Zbraslav II., 79, ve vnučené správě“), je z roku 1939, kdy se od 10. října v důsledku válečných opatření redukoval provoz. Od té doby byla linka Praha – Nový Knín omezena na dva páry spojů a byly zavedeny vybrané spoje v úsecích Nový Knín – Davle, Nový Knín – Měchenice, Štěchovice – Měchenice, Slapy – Měchenice a Čim – Měchenice, které zajišťovaly spojení k železnici. Hlavní náplň provozu podniku se soustředila na autobusovou linku Praha – Zbraslav – Lipany s různými kombinacemi spojů dojíždějících ve Zbraslavi na náměstí nebo ke Kostrounekům, pět spojů jezdilo až do Lipan. V Praze končily mimošpičkové spoje v Hlubočepích, špičkové na Štefánikově náměstí. Kromě toho jezdilo deset párů spojů ze Štefánikova náměstí do Velké Chuchle.

Tim zatím končí dostupné informace o dopravním podniku Vladimíra Nedomy. Každé informace o dalším osudu tohoto dopravního podniku uvítáme.

Pavel Fojtk

Městská hromadná doprava ve světle nové evropské dopravní politiky

uvnitř výborů a komisí, tak z četných konferencí a workshopů organizovaných na témata, která přináší vývoj i nová struktura; naši zástupci se jich nejen účastní, ale též se na nich aktivně podílejí svými příspěvky. Stávají se i vedoucími některých specifických pracovních sekcí v rámci výborů či jsou zvaní k aktivnímu zapojení do sekcí nově vznikajících.

Svou roli světové sítě profesionálů ve veřejné dopravě, referenčního bodu pro průmysl dopravy, mezinárodního fóra pro dopravní politiku a zastánce veřejné dopravy začal UITP naplňovat též díky vysoké produktivitě práce své programové komise pod vedením jejího ředitele pana Jeana Vivier, vědeckého pracovníka RATP. V úzké spolupráci programové komise s šéfy výborů a komisí vydává UITP dokumenty nazvané Fokus, ve kterých zaujímá svá oficiální stanoviska k řadě zásadních otázek dopravní politiky. Dosud tak vyšla „Parkovací politika“, „Tarifikace a financování městské dopravy“, „Tarifikace a městská mobilita“, „Ekologie a ekonomie: volba pohonných hmot“. Dále UITP vydává informační dopisy nazvané Core

výňatků přinesli v příloze červencového DP-KONTAKTU v roce 2000. Již v červnu téhož roku však Evropská komise (EK) vypracovala podstatně upravený nový návrh nařízení, jehož cílem je modernizovat zákony Společenství o zajištění konkurence ve veřejné dopravě. Tento záměr je v plné shodě se závěry zasedání Rady Evropy v Lisabonu 28. března 2000, na kterém se EK, Rada a členské státy vyslovily pro „urychlení liberalizace v takových sektorech jako je ... doprava“. EK uznala, že se časy změnilý s objevením se mezinárodních podnikatelů, převážně britských a francouzských, zajišťujících služby v dopravě na více trzích. Zároveň však uvádí, že ještě silnějším důvodem pro tuto změnu je naprosto zjevná potřeba modernizovat veřejnou dopravu, aby mohla plně přispívat k řešení takových problémů, jako jsou škody na životním prostředí a dopravní zácpy.

V průběhu minulého desetiletí došlo k zásadním změnám v ekonomických podmínkách sektoru veřejné dopravy v Evropské unii. Jedenáct z patnácti členských států má ve své legislativě zavedeny prvky konkurence ne-

garanci, že bude věnována pozornost kvalitě poskytované služby. Článek 5 zavádí jako všeobecné pravidlo, že zásahy úřadů v sektoru veřejné dopravy budou mít formu smlouvy o veřejné službě. Článek 6 navrhuje, aby smlouvy o veřejné službě byly normálně udělovány prostřednictvím výběrových řízení. Důležitý je článek 7, který definuje případy, kdy příslušné úřady mohou smlouvy o veřejné službě udělit přímo danému provozovateli. To se týká určitých služeb kolejové dopravy, pokud by mohlo vzniknout riziko ohrožení norem bezpečnosti či efektivnosti provozu systémů metra či tramvajů a těž autobusových služeb, pokud jsou plně integrovány s kolejovým systémem.

Nová evropská dopravní politika a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Ruku v ruce s nabídkou lepších služeb nově restrukturalizovaného UITP a s novými požadavky na vyšší kvalitu služeb ve veřejné dopravě v novém konkurenčním prostředí v členských, ale i kandidátských státech na vstup do Evropské unie, vzniká i otázka připravenosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, stejně tak jako všech dalších dopravců v České republice, na takto se měnící podmínky jejich budoucího fungování.

Je příliš brzo na detailní analýzu, cesta je však zřejmá. Udržování současné kvantitativní nabídky služeb veřejné dopravy, další rozvoj dopravní infrastruktury, pokračování v obnově vozového parku, modernizace vybavení, zajištění zdrojů pro financování rozvoje a provozu veřejné dopravy.

Neoddělitelný je požadavek na další zvyšování kvality našich služeb, který bude jedním z hlavních kritérií, podle kterých budou dopravci na nově utvářeném evropském trhu veřejné dopravy posuzováni.

Již čtvrtým rokem se na některé prvky naší služby zaměřujeme v rámci programu kvality služby. V březnovém DP-KONTAKTU byl zhodnocen jeho vývoj v roce 2000. Program poskytl rámec, v němž měřené výkony dosahují stabilizované dobré úrovně nebo jsou v něm vytvářeny podmínky pro jejich další zlepšování. V zavedených standardech známe i své rezervy.

Pohled na naše služby nám na počátku tohoto roku též poskytl tzv. Dopravní barometr, který byl odrazem spokojenosti cestujících s našimi službami, zprostředkovaný firmou Sofres-Factum.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl na přelomu tisíciletí také zahrnut do velkého srovnávacího testování systémů hromadné dopravy ve velkých městech v Německu a v dalších evropských zemích, který realizoval ADAC, největší německý a současně evropský automobilový klub. Po vyplnění náročných dotazníků a odpovídání na četné doplňující dotazy, a jak vyplývá z hodnocení, i po přímém testování systémů veřejné dopravy na místě v jednotlivých městech, uveřejnil ADAC výsledky na tiskové konferenci 21. února 2001 v Mnichově (www.presse.adac.de). Celkový výsledek náročného, spotřebitelsky orientovaného testu, je pro Prahu relativně příznivý, protože z pěti stupňů obdržela hodnocení „vyhovující“, představující střed klasifikační stupnice. Podrobným závěrem se budeme věnovat v některém z příštích čísel DP-KONTAKTU.

Za relativně příznivé ocenění vděčí Praha rozhodně výsledkům práce všech generací našich předchůdců, stejně tak jako úsilí našich současných zaměstnanců, kteří pochopili, že veřejná doprava je služba, kterou musíme vycházet vstříc našim klientům. Za to bych jim chtěl vyjádřit své poděkování.

S nástupem nového tisíciletí naše společnost vstupuje do náročnějšího konkurenčního prostředí, přinášejícího vzájemné srovnávání a vysoké požadavky na kvalitu služeb jako součást smluvních vztahů, což vše bude klást vysoké nároky na podnikový management. Program kvality služby našeho podniku se bude v daleko větší míře opírat o požadavky evropské normy kvality a stane se opravdovým nástrojem podnikového managementu.

I podzimní zasedání řídicí komise UITP v Praze v nové struktuře a pod vedením nového prezidenta pana Wolfanga Mayera z Německa, jehož hostelem bude ve dnech 3. až 5. října Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, bude náročnou zkouškou našeho přizpůsobování se zvyšujícím se nárokům na kvalitu našich služeb.

Ing. Milan Houfek

DIVIZE VALNÁ SHROMÁŽDĚNÍ / VÝBORY			KOMISE PRO
Regionální	Sektorální	Dopravních systémů	
<ul style="list-style-type: none"> Asie-Pacifik Evropa 	<ul style="list-style-type: none"> organizační autority průmysl 	<ul style="list-style-type: none"> metro regionální a příměstské železnice moderní tramvaje autobusy regionální doprava vodní doprava 	<ul style="list-style-type: none"> ekonomii dopravy dopravu a města management dopravy lidské zdroje marketing a rozvoj produktů technologii informací a inovace

Brief (stručné zprávy), ze kterých dosud vyšly: „Bezkontaktní jízdenkové systémy“ a „Veřejná doprava, zdraví a životní prostředí: jak dosáhnout udržitelné mobility“. V přípravě jsou Fokusy na téma „Doprava pro lidi s omezenou pohyblivostí“ a „Moderní tramvaje pro dobře obyvatelná města“.

Nové evropské nařízení o nárocích na veřejnou službu

Zásadním dokumentem, který Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdržel prostřednictvím Výboru pro EU UITP, a který je v řídicí komisi již dlouho diskutován, je „Nařízení Evropského parlamentu a Rady, týkající se nároků na veřejnou službu a uzavírání smluv o veřejné službě v oblasti osobní kolejové, silniční a vnitrozemské vodní dopravy“. Tento dokument je v současné době ve schvalovacím procesu v orgánech Evropského společenství a je důležitý tím, že naši pozornost musí upoutat již před vlastním čtením, při pouhém pohledu na čtyřřádkovou přílohu II. pod názvem „Země, s jejichž dopravci musí být zacházeno jako s podniky Společenství při aplikaci tohoto nařízení v souladu s článkem 18“.

Těmito zeměmi jsou Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko.

První stručnou informaci o nařízení jsme v podobě

bo administrativní praktiky pro alespoň část jejich národního trhu veřejné dopravy. Ve většině případů se jedná o „regulovanou konkurenci“, opírající se převážně o periodické obnovování exkluzivních práv spíše než o volný přístup k trhu. Při správném používání toto otevření trhu přineslo dobré výsledky a vedlo ke zlepšení nákladové efektivity a atraktivitě služeb.

Tyto závěry byly učiněny porovnáním výsledků tří základních strategií:

- uzavřených trhů,
- regulované konkurence,
- deregulace.

Studie prokázaly, že nejvyšší náklady na poskytování služeb byly na uzavřených trzích, v průměru 3,02 Euro na autobusový vozokm v roce 1996. V prostředí regulované konkurence představovaly náklady 2,26 Euro a v deregulovaném prostředí části Velké Británie 1,44 Euro. V tomto případě jsou nižší náklady spojovány většinou s nižšími mzdami. Ať tak či onak se EK pevně vyslovila ve prospěch regulované konkurence, která může při odpovídajících zárukách vést k poskytování atraktivnější služby při nižších nákladech. Svoji preferenci pro regulovanou konkurenci opírá EK o zkušenosti Dánska, Finska, Francie, Portugalska, Španělska a Švédska, kde po řadu let byl tento typ konkurence uplatňován v podstatné části trhu autobusové dopravy. Zde její používání, měřené v osobokilometrech, vzrostlo mezi léty 1990 a 1997 o 14%, zatímco vzrůst v osmi státech s dominujícím uzavřeným trhem v tomto období představoval 5% a v deregulovaných částech Velké Británie byl zaznamenán průměrný pokles o 6% (a ve velkých aglomeracích o 20%).

EK se poprvé snaží postavit veřejné úřady před výslovnou povinností zajišťovat odpovídající dopravní služby v přijatelném rozsahu a s vysokou kvalitou. Uznává potřebu veřejného financování veřejné dopravy, protože společnost potřebuje vyšší úroveň služeb, než jakou může poskytnout trh.

Základní charakteristikou nového nařízení je jeho přístup ve všeobecném zájmu, zavádějící pojem přiměřené osobní veřejné dopravy a požadující na úřadech aplikujících nařízení garantovat tento požadavek přiměřenosti, aniž by se přitom snižoval dopad již zavedených specifických norem v různých členských státech. Ať bude metoda, které členské státy používají pro regulování a financování veřejné dopravy jakákoliv, článek 4 nařízení požaduje

Volby proběhnou 11. dubna

Volby zástupců zaměstnanců do dozorcí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti provedou zvolení volitelé ve středu 11. dubna od 9.00 do 13.00 hodin v zasedacím sále budovy Sokolovská 217/42, Praha 9. Místnost se nachází nad jídelnou Aramark v areálu nového sídla Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Sokolovská 217/42 (vchod pasáží, dveřmi označenými Aramark nebo přes recepci).

-bda-

Motorárna o. z. Autobusy

Musíte se pořádně zeptat, abyste motorárnu odštěpného závodu Autobusy v rozlehlém areálu Dopravní opravárenské základny (DOZ) Hostivař našli. Na první pohled je to dílna, jakých v podniku najdete spousty, ale když se začnete vyptávat jejího vedoucího Josefa Vladyky, připadáte si jako posunuti mimo reálný čas a prostor. To vše v dobrém.

Neslyšíte slova o tom, že to či ono nejde, ale na stěně v kanceláři vedoucího visí certifikát jakosti podle mezinárodní normy ISO. Pro někoho možná zbytečnost, kterou přijímáme ze západu, jako jsme kdysi kopírovali brigády socialistické práce z východu. Zmyšlená neplatí.

Kdo získá osvědčení ISO, musí mít nejen v hlavě přesně srovnáno co chce a nechce dělat. Pořádek a disciplína jsou nezbytnosti. Nic přehnaného, ale musíte si uvědomit, že špičkové výkony doprovází dokonalá příprava, a to nejen ve sportu, ale i v zaměstnání.

Josef Vladyka stojí v čele motorárny dlouhých šestnáct let a za tu dobu se mu podařilo vytvořit dobrý kolektiv, po lidské i odborné stránce. „Myslím, že v současné době má náš kolektiv ideální složení. Třetina je mladých po vojně, druhá třetina je ve středním věku a poslední skupina jsou špičkoví starší odborníci. Funguje předáváním zkušeností a nemělo by dojít k nějakým problémům při generační výměně. Navíc se zde podařilo vytvořit skutečnou partu, táhnoucí za jeden provaz. Do práce nechodíme jen pro peníze,“ přiznal Josef Vladyka.

Pokud vedoucí motorárny hovoří o svých podřízených, používá převážně slovo odborník. „Kompetence jsou jasně dané, těch devět lidí pracujících v motorárně jsou špičkoví odborníci, kteří si dokáží poradit a já jim k tomu musím vytvořit nejlepší možné podmínky. Práci musím co nejpřesněji zadat a zajistit všechny potřebné materiály do posledního šroubku, nejlépe ve špičkové kvalitě. V průběhu práce kontroly jen vybrané detaily, které mě zajímají. Všechno ostatní je na nich,“ vysvětluje organizaci práce v motorárně její šéf.



Kolektiv motorárny o. z. Autobusy.

Do práce nechodíme jen pro peníze

Každý motor má při opravě svůj průvodní list, kam se zapisuje, co se s ním v průběhu renovační kúry stalo. Kdo činnost provedl, podepíše se, aby byla jasná kontrola. Když přijde reklamacie, vedoucí se jen podívá do pečlivě vedeného archivu a konkrétní autor je okamžitě znám.

„V tomto systému je každý odpovědný za svou práci. Neexistují žádné výmluvy typu, to udělal někdo jiný. Průvodní list hovoří jasně,“ dodává na vysvětlenou Vladyka.

Ze slov vedoucího je patrné, že všichni jeho podřízení prošli určitým výběrem a ke své práci mají výborný vztah. „Pokud přijde někdo nový, musí na něm být vidět, že má o práci zájem. To je základní předpoklad, aby se stal ve svém oboru špičkovým odborníkem. Bez zájmu o věc to nejde.“

Svémi slovy nám Vladyka nahrává jak na smeč další otázku. „Jak poznáte, že adept řemesla ve vaší dílně má o motoru skutečný, nefalšovaný zájem?“ „Musí se ptát,“ řekne po chvíli přemýšlení a doplní: „O opravdovém zájmu o věc svědčí, když přijde a zeptá se, zda by u nás mohl pracovat.“

Motorárna – to nejsou jen špičkové mechanici, ale i odborník na defektoskopii Miloš Heppner a paní ve skladu, Marcela Bergerová, zajišťující perfektní dodávku všech potřebných součástí. „Dříve byl sklad naším problémem, po obrovské místnosti jsme mohli chodit dlouhý čas, než jsme našli vše potřebné. Dnes je všechno přehledně uspořádáno a každý ví, kde najde co potřebuje.“

Pro Josefa Vladyku byl velkou školou týdenní pobyt u našich pařížských kolegů v RATP. „Dověděli jsme se potřebné maličkosti o motorech Renault, které se u nás v nástupem City busů stále více objevují. Kolegové nám předali zkušenosti, které bychom u nás objevovali dlouhou dobu. Také jsme mohli nakouknout pod pokličku nejen oprav, ale i skladování.“

Své poznatky se nyní snaží uplatnit nejen ve své mateřské dílně, ale i v celém odštěpném závodě Autobusy. „Dosud bylo běžné, že k nám přišel motor, až na něm byla zjištěna závada. V Paříži je zcela běžné, že každý autobus prochází pravidelně testovacím zařízením, aby byly zjištěny všechny odchylky od pravidelného stavu. Pokud se vyskytnou, je vůz stažen a v zárodku opravován, ale ne způsobem jako známe u nás. Tam jsou všechny mimořádnosti očíslovány a do detailu rozpracovány.“

Technik pouze oznámí číslo závady, ve skladu se okamžitě připravují náhradní součástky a technici už se připravují na cestu na opravu. Vše je řízeno automaticky. Když opravář nasedá do vozu, nevidá se, co je naloženo v autě. Ví, že vše potřebné má k dispozici.“

V zavádění nových postupů, u nás dosud nevyzkoušených, má Josef Vladyka podporu u vedení hostivařského DOZU. „Šťastnou shodou náhod máme vedení, kde se snoubí rozvážnost a bohaté zkušenosti ředitele ing. Vlka, s průbojností a energičností pana Budila. Podle mého je to ideální kombinace, která přináší potřebné výsledky,“ hodnotí Vladyka své nadřízené, což také není v našich podmínkách zcela běžné.



Politické změny po roce 1989 a s nimi svázané novinky v oblasti ekonomické přinesly změny i do motorárny. „V dobách minulých bylo zcela běžné, že byl na generální opravu poslán motor, který tak výrazný zásah nepotřeboval. Ještě před rokem 1989 jsem si udělal test padesáti motorů, které byly poslány na generálku a žádný z nich nebyl v takovém stavu, aby ji potřeboval. Dnes už technici na jednotlivých garážích objednávají jen ty úpravy, které motory skutečně potřebují,“ vysvětluje Vladyka.

Presto bude rozšíření motorárny v nejbližší době nutné. „S nástupem motorů Renault budeme muset v celém odštěpném závodě změnit způsob oprav a navíc francouzské motory mají oproti Liazům jednu špatnou vlastnost. Stále jsou v nich používány nové komponenty, které se mění doslova kus od kusu. Navíc náhradní díly a technika na opravy je daleko dražší a také náročnější na obsluhu,“ vypočítává změny, ke kterým bude muset dojít, Vladyka.

Opuštíme pracoviště motorárny, které se snaží uplatňovat zvyklosti běžné na západ od nás a nezbyvá než si přát, aby se z Hostivaře rozšířily do všech koutů naší společnosti.

Motorárnu odštěpného závodu Autobusy navštívil a s Josefem Vladykou hovořil Petr Malík



Řidiči autobusů budou soutěžit v jízdě zručnosti

Odštěpný závod Autobusy připravuje na čtvrté 19. dubna soutěž v jízdě zručnosti řidičů a řidiček autobusů. V zájmu zajištění zajímavého a kvalitního programu soutěže jsme využili možnost jejího uspořádání v atraktivním místě, a tím je bezesporu areál Karosy ve Vysokém Mýtě. Díky ochotě a vstřícné spolupráci generálního ředitele Karosy a jeho spolupracovníků můžeme soutěžícím řidičům nabídnout nejen vlastní jízdu zručnosti, ale i exkurzi do výrobního závodu a besedu o historii závodu a jeho výrobního programu. Samotná soutěžní jízda bude probíhat v areálu autodromu Autoklubu Karosy. Své umění si řidiči vyzkoušejí na moderních soutěžních překážkách s elektronickou signalizací.

Soutěže se zúčastní 3 řidiči z každé garáže a jedno tříčlenné družstvo řidiček za celý odštěpný závod. Vypsána byla kategorie jednotlivců, a to zvlášť muži a ženy,

dále pak družstva, společně družstva řidičů a družstvo řidiček.

Vítězové individuálních závodů obdrží pohár, za 2. a 3. místa obdrží soutěžící emblém volantu. Vítěznému družstvu bude předán putovní pohár, navíc obdrží do trvalého držení menší kopii putovního poháru. Všem soutěžícím bude předán diplom za účast v soutěži.

Věříme, že řidiči a řidičky odštěpného závodu Autobusy přivítají obnovení zajímavé soutěže a bude pro ně vítaným zpestřením všedního života i podnětem ke vzorné reprezentaci. Těm nejlepším se nabízí možnost reprezentovat naši společnost v celostátní, případně mezinárodní soutěži řidičů autobusů.

Letošní ročník by měl dát základ nové tradici, soutěží zručnosti řidičů autobusů v naší společnosti.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil Stanislav Tvrđý

Úprava jízdních dob v síti Elektrických drah

Dopravní vztahy ve městě se neustále vyvíjejí, a tím i mění. Tramvajové tratě podléhají opotřebení. Bezpečnost provozu vyžaduje opatření, která jsou mnohdy realizována na úkor jeho plynulosti. Naopak preferenční opatření plynulost provozu zlepšují. To všechno jsou důvody, proč nemůže být jízdní doba v určitém úseku neměnná, ale musí reagovat na daný stav. Od 2. ledna letošního roku došlo proto k úpravám jízdních dob, vždy o jednu minutu, v úsecích uvedených v tabulce. Reagovalo se tak na zjištění z automatického sledování časové i místní polohy vlaku na trati i na připomínky pracovníků provozu a dispečinku. Dá se tedy říci, že v současné době jízdní řády vyhovují.

Problém nastává z druhého pohledu – v době, kdy se publikují jízdní řády, ať již jednotlivě na různých letáčích či v komplexní podobě v knize „Informace o pražské integrované dopravě“, bude nutno podřídit i úpravy jízdních dob ohlášeným změnám jízdních řádů vlaků Českých drah a autobusů.

Traťový úsek	Úprava v minutách v časové sféře*		
	A	B	C
Horoměřická – Bořislavka	-1	-1	0
Bořislavka – Horoměřická	-1	-1	0
Hadovka – Thákurova	+1	+1	0
Thákurova – Hadovka	+1	+1	0
Červený Vrch – Sídliště Červený Vrch	0	-1	0
Sídliště Červený vrch – Červený Vrch	0	-1	0
Pohořelec – Brusnice	0	-1	-1
Malovanka – Pohořelec	0	0	+1
Vltavská – Strossmayerovo nám.	+1	+1	+1
Vltavská (Bubenská ul.) – Strossmayerovo nám.	0	0	+1
Strossmayerovo nám. – Vltavská	+1	+1	+1
Strossmayerovo nám. – Vltavská (Bubenská ul.)	0	0	+1
Strossmayerovo nám.(ul. Milady Horákové) – Nábř. Kpt. Jaroše	-1	0	0
Dlouhá třída – Nábř. Kpt. Jaroše	-1	-1	0
Nábř. Kpt. Jaroše – Dlouhá třída	0	-1	0
Maniny – Libeňský most	-1	0	0
Palmovka – Libeňský most	-1	-1	0
Palmovka – Krejčíárek	+1	0	0
Krejčíárek – Palmovka	-1	-1	-1
Krejčíárek – Palmovka (Sokolovská ul.)	-1	-1	0
Biskupcova – Krejčíárek	0	0	+1
Krejčíárek – Biskupcova	-1	0	0

Bílá labuť – Těšnov	+1	+1	0
Těšnov – Bílá labuť	+1	+1	0
Podkovářská – Harfa	+1	0	0
Harfa – Podkovářská	+1	0	0
Mostárna – Harfa	-1	0	0
Ocelářská – Balabenka	-1	0	0
Malostranské náměstí – Hellichova	-1	+1	0
Hellichova – Újezd	0	-1	0
Hellichova – Malostranské nám.	-1	0	0
Na Knížecí – Plzeňka	-1	-1	-1
Plzeňka – Na Knížecí	-1	-1	-1
Smíchovské nádr. – ČSAD Smíchov	+1	+1	+1
ČSAD Smíchov – Smíchovské nádr.	+1	+1	+1
Zborovská – Palackého nám. (nábř.)	+1	+1	0
Palackého nám. (nábř.) – Zborovská	0	+1	0
Palackého nám. -M- – Karlovo nám.	-1	0	0
Výtoň – Albertov	+1	+1	0
Albertov – Výtoň	+1	+1	0
Újezd – Národní divadlo	+1	0	0
Národní divadlo – Újezd	+1	0	0
Národní třída – Myslíkova	-1	0	0

Národní třída – Karlovo nám.	-1	0	0
Národní třída – Lazarská (Lazarská ul.)	-1	0	0
Myslíkova – Národní třída	-1	0	0
Karlovo nám. – Národní třída	-1	0	0
Lazarská (Lazarská ul.) – Národní třída	-1	0	0
Bruselská – Pod Karlovem	0	-1	0
Krymská – Ruská	-1	-1	0
Ruská – Vršovické nám.	+1	+1	0
Vinohradská tržnice – Jiřího z Poděbrad	0	+1	0
Jiřího z Poděbrad – Vinohradská tržnice	0	+1	0
Mezi hřbitovy – Náklad. nádr. Žižkov (Olšanská ul.)	-1	-1	-1
Náklad. nádr. Žižkov (Olšanská ul.) – Náklad. nádr. Žižkov	+1	0	0
Náklad. nádr. Žižkov – Náklad. nádr. Žižkov (Olšanská ul.)	+1	0	0
Olšanská – Olšanské nám.	0	+1	+1
Olšanské nám. – Olšanská	0	+1	0
Hutní základna – Černokostecká	+1	+1	0
Průběžná – Strašnická	-1	0	0
Strašnická – Průběžná	-1	0	0
Strašnická – Vinice	+1	0	0
Modřanská škola – Nádraží Modřany	-1	-1	0
Nádraží Modřany – Čechova čtvrť	+1	+1	0

* Časové sféry zohledňují průjezdnost tratí v jednotlivých obdobích dne. Typ A se používá v nejzatíženějších a typ C v nejkolidnějších obdobích.

–zjs– a Miroslav Dvůr



Foto: David Janovský

Třetí měsíc letošního roku přinesl dvě jednání představenstva naší společnosti, v pondělí 5. a 19., která měla na programu následující body:

Valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Členové představenstva se dohodli na termínu konání výroční valné hromady naší společnosti, a to v úterý 15. května 2001. Dále stanovili termín konání valných hromad společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku, a to ve čtvrtek 19. dubna 2001 v Obecním domě.

Informace o přípravě a realizaci výstavby IV. provozního úseku tratě C metra. Technický ředitel ing. Jilek informoval o rozdělení stavby IV. provozního úseku tratě C do dvou etap. V první etapě bude trať metra C prodloužena do stanice Ládví, ve druhé etapě bude metro dovedeno až do Letňan. Dále uvedl, že u stanice metra Kobylisy bude vybudován autobusový terminál, ze kterého bude zajišťována návažná doprava do přílehlých oblastí Bohnic a Čimic.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za rok 2000. Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal konstatoval, že Dopravní podnik uzavřel hospodaření v roce 2000 s plánovaným hospodářským výsledkem rovným nule. Představenstvo schválilo hospodaření Dopravního podniku za rok 2000.

Zpráva o rozpočtu a plánové kalkulaci nákladů MHD

Představenstvo projednalo

na rok 2001 a 1. čtvrtletí 2001. Rozpočet na rok 2001 byl připraven po jednáních s ekonomickými náměstký odštěpných závodů. V polovině roku 2001 bude tento materiál opětovně předložen na zasedání představenstva a bude upraven podle průběžných výsledků hospodaření.

Informace o zabezpečovacím zařízení MATRA PA 135. Členům představenstva byl předložen materiál, který hodnotil dosavadní situaci instalace zabezpečovacího zařízení MATRA na trati metra C. Od roku 2001 budou probíhat dokončovací práce ve dvou etapách. V první etapě budou dovybaveny stávající a nové vozy metra na trati C, druhá etapa zahrnuje vybavení trati IV. C zařízením MATRA, včetně vyvolaných úprav na trati C a vozidel.

Zpráva o vývoji společnosti Elaugen DP Praha, s. r. o. Představenstvo ing. Houfek informoval o záměru německého partnera převést obchodní podíl ve společnosti Elaugen. Představenstvo následně s tímto převodem souhlasilo.

Majetkoprávní vypořádání stavby „Depo Zličín“. Představenstvo schválilo výkup pozemků, které slouží pro zajištění přístupu do areálu Depa Zličín.

Majetkoprávní zajištění stavby stanice metra „Depo Hostivař“, včetně majetkoprávního vypořádání již vybudované stavby „Depo Hostivař“. V současné době probíhá výkup pozemků souvisejících se stavbou Depa Hostivař. Představenstvo schválilo výkup od dalších vlastníků.

Zpráva o možnosti výhodného nákupu dalších 10 kusů standardních autobusů v roce 2001. Představenstvo projednalo nabídku akciové společnosti Karosa na nákup 10 standardních autobusů. Představenstvo požádalo o doplnění materiálu o srovnání této nabídky se standardní nabídkou a o doplnění o způsob financování této investice.

Rozbor tržeb za rok 2000. Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal provedl rozbor tržeb za rok 2000. Uvedl, že došlo v porovnání s rokem 1999 k propadu v prodeji ročních kuponů, na druhou stranu byl zaznamenán nárůst tržeb z prodeje jednotlivých jízdenek. Členové představenstva požádali o předložení komplexní analýzy předprodeje kuponů na rok 2001.

Zpráva o záměru odprodeje provozně nevyužitelného majetku. Představenstvo schválilo záměr odprodeje pozemků „proluka Spálená“.

–red–

V letošním roce bude zahájena první etapa rekonstrukce ulic Újezd (severní část) a Karmelitská, která zcela změní jejich podobu. V současné době opisují chodníky domovní frontu, uprostřed je kolejové těleso a zbytek zabírá tu širší, jinde zcela nepatrný jízdní pruh nebo jeho část. Dopravní situace se dá nazvat neúnosnou. Z pohledu provozu tramvají je hned na křižovatce Újezd zákaz potkávání protijedoucích vlaků, odbočování z Vítězné ulice vpravo přináší mnoho dopravních nehod, konstrukce tratě je v části ve velkoplošných panelech, které se do historické zástavby „nehodí“, zčásti pak „naboso“, tzn., že pod kolejnicemi je pouze slabá vrstva šetěrku a pak už žádná konstrukční vrstva, jen léty udusaná hlína. To všechno vedlo k rozhodnutí o komplexní rekonstrukci ulic „ode zdi ke zdi“, tzn. včetně chodníků.

V první etapě budou práce probíhat mezi křižovatkou Újezd a Hellichovou ulicí, ve druhé, která začne až na jaře příštího roku, od Hellichovy po Malostranské náměstí. Při úplné výluce křižovatky proběhnou i dílčí opravy na mostě Legií. Kolejový trojúhelník bude rozšířen tak, že odpadnou zakazy potkávání a jeho umístění v daném prostoru již nebude na překážku výstavbě schodiště a památníku protikomunistického odboje, který vyrostě proti vyústění Vítězné ulice. Ulice Újezd pak bude mít, jak již bylo řečeno, zcela novou podobu. Koleje budou položeny ve větším odstupu (rozšíření

Karmelitská ulice bude mít novou podobu

osové vzdálenosti), hned od nich, bez ohledu na šířku, povedou chodníky až k domovním zdem. Jízdní pruhy automobilů tedy povedou po kolejích, což není pro nás příznivé. Bezsporu se však zvýší bezpečnost chodců a odpadne i riskantní jednání řidičů automobilů, snažících se za každou cenu vjet před tramvaj tak, aby jim dál nevadila; to vše, bohužel, na úkor plynulosti, která ovšem, právě díky šířkovým parametrům, zde stejně nebyla nikdy nijak ideální. Celé prostředí pak výrazně zkrášlí stromy, které budou na obou chodních výsazeny.

Nová kolejová konstrukce bude mít i moderní elektricky ovládané výměny a vlastní trať bude uložena na příčných pražcích, které, opět s ohledem na místo, budou postrádat antivibrační a protihlukovou ochranu v celé délce 700 metrů (z toho 330 v první etapě). Investorem celé akce je Inženýring dopravních staveb, dodavatel bude určen ve výběrovém řízení, které prozatím neproběhlo. Termíny I. etapy jsou zatím stanoveny takto:

- 15. srpna až 1. září bude uzavřen úsek Újezd – Malostranská; provoz od Národního divadla na Smíchov

bude ještě umožněn.

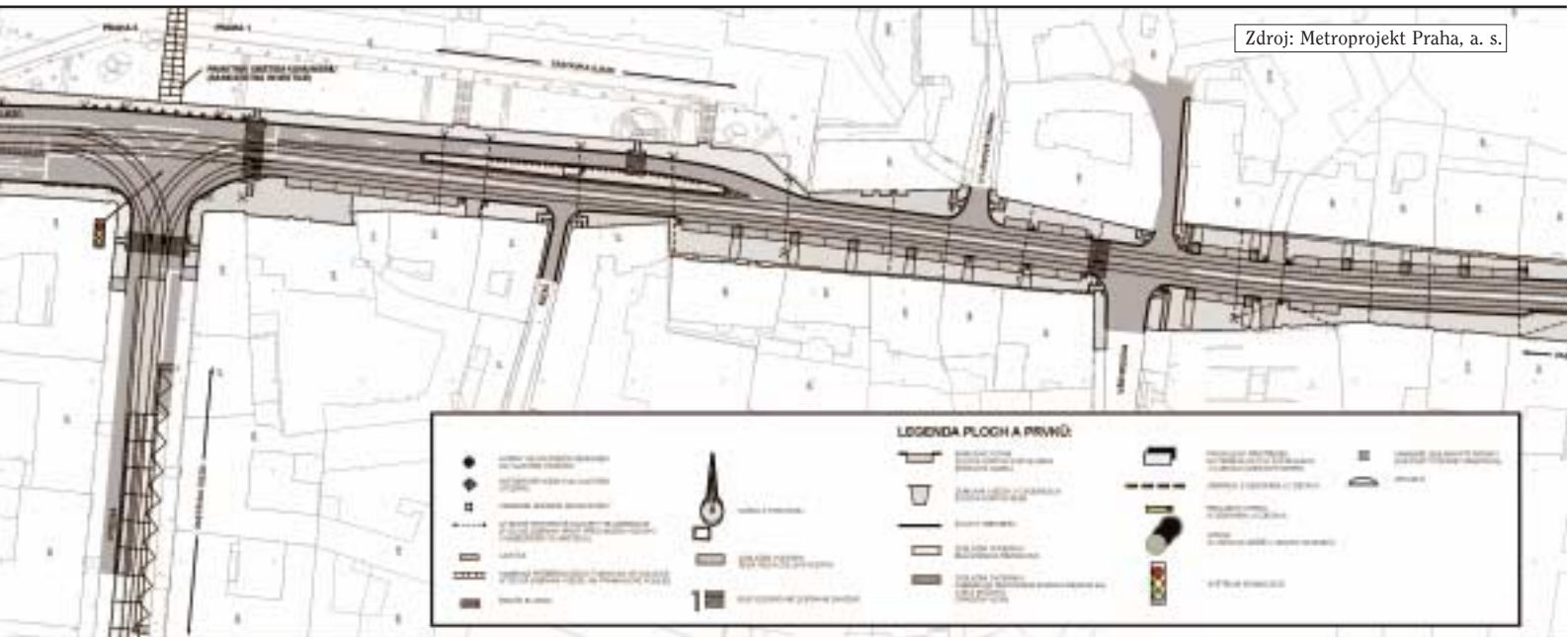
- 1. září až 10. října proběhne totální výlučka křižovatky Újezd, a tím i všech přilehlých traťových úseků.

- 10. října až 18. prosince bude opět uzavřen pouze úsek Újezd – Malostranská.

Tato doba se opět bude zdát všem velmi dlouhá. Je však potřeba si uvědomit, že se jedná o kompletně novou trať se všemi důsledky, vyplývajícími z takové výstavby. Ale hlavně: rekonstruovány budou pochopitelně i inženýrské sítě, například vodovod, telefonní kabely. V praxi to bude znamenat, že se po snesení kolejí objeví na jejich místě množství jam, které budou zaházeny až po zmíněné obnově inženýrských sítí. Potom teprve přijde na řadu výstavba vlastní tratě se svými technologickými lhůtami. To vše pochopitelně přinese těžkosti mnoha lidem, kteří v dané oblasti bydlí nebo tam pracují.

I přes určité obavy z plynulosti provozu lze však očekávat, že výsledkem náročné investiční akce bude krásná ulice s bezpečným provozem v intenzivně turisticky využívané zóně jedné z nejkrásnějších částí Prahy.

–zjs–



Výluky v tramvajové síti v letošním roce

Tak jako v minulých letech a desetiletích se v kolejové síti tramvají opakuje běžný a bohužel i nepřijemný stav – výluky tramvajových tratí.

Důvody jsou vždy stejné:

- Nezbytné opravy a údržba drážních zařízení (kolejnice, panely, tramvajový svršek, kolejová křižení, výluky, trolejové vedení a podobně). Investorem akcí je Dopravní podnik.

- Investiční a stavební činnost cizích organizací s bezprostředním vlivem na provoz a následnou nutnost výluky (například přerušování dopravy na Zličově, v oblasti Anděla a na Čechově mostě). Investorem akcí jsou organizace mimo rámec naší společnosti.

Celkem tak v letošním roce bylo nebo bude realizováno 27 dlouhodobých výluk, z toho dvě trvající víc než jeden rok (Zličov, Radlice), pět několikaměsíčních výluk (Čechův most, Radlická, Černokostecká, Karmelitská a Strossmayerovo náměstí). Ostatní výluky se „vejdou“ do doby trvání dvou měsíců. Již z tohoto výčtu je

zřejmé, že se ani v tomto roce nedočkáme pravidelného tramvajového provozu s normálním linkovým vedením.

Příprava a realizace vlastní výluky a součinnost s ostatními útvary (respektive organizacemi) se řídí stejnými principy a normami jako v předešlých letech:

- uplatnění nároků na výluky z důvodu nevyhovujícího technického stavu nebo plánované investorské činnosti,

- vlastní „peripetie“ projednávání jak v rámci Dopravního podniku, tak i s ostatními útvary (cizí investoři, městské organizace jako Magistrát hl. m. Prahy, Policie ČR, TSK, ROPID a další),

- vlastní příprava dopravních opatření výluky z hlediska dopravně–organizačního (pro hromadnou i individuální dopravu).

Ideálním stavem by bylo zpracování závazného harmonogramu zásahů do kolejové sítě pro celý kalendářní rok v dostatečném časovém předstihu. Harmonogram však stejně jako loni nebo předloni doznává neustálých

úprav a k uzavěrce tohoto čísla je již zpracována asi šestá nebo sedmá verze harmonogramu původního.

Příčinami jsou:

- měnící se termíny výstavby komunikační sítě (na nichž jsou tramvajové koleje) ze strany cizích investorů,

- „redukce“ potřebných finančních prostředků na opravy tramvajových tratí ze strany Magistrátu hl. m. Prahy,

- dodatečné požadavky správců inženýrských sítí pod tramvajovým tělesem na opravy nebo rekonstrukce (někdy se však jedná o nepředvídané havárie).

Letošní zásahy do pravidelného provozu mnohým připomenou „zlatá léta“ výlukové činnosti při výstavbě stanic metra v centrální oblasti v sedmdesátých letech. Na rozdíl od tehdejšího stavu kolejové sítě je však situace o mnoho a mnoho složitější. Díky tehdejší „předvídatelnosti“ dopravních odborníků a představitelů města neexistují odpovídající odklonové trasy, a tak linkové vedení při připravovaných akcích na Strossmayerově náměstí a ve Vodičkově ulici připomíná vše možné, jen ne pravidelný provoz.

Zatímco při existenci dnes již zrušených tramvajových tratí by tvorba dopravních opatření byla jednoduchou záležitostí, dnes je z hlediska propustnosti jednotlivých úseků a křižovatek nutno vytvořit linkové vede-

ni, které běžný cestující těžko pochopí (například odklon linky č. 17 na Petřiny, linky č. 1 do Ďáblic, linky č. 23 nebo 4 k vozovně Žižkov), a to při výlukách v centru města.

Pochopitelně by šlo stanovit trasy odklonů tak, aby konečné zastávky zůstaly stejné a trasa by se změnila pouze v místě výluky. Tento stav by však vzhledem k možnosti vedení po jediné odklonové trase znamenal téměř nepřetržitý stupeň „5“ v tramvajové dopravě – kapacita tratě a světelných signalizačních zařízení je totiž nižší než počet projíždějících spojů.

Ještě jedna zajímavost. Od začátku letošního roku jsou veškeré dočasné změny na zastávkových jízdních řádech a informačních tabulích označovány žlutou barvou.

Při letošních změnách linkového vedení pak nastane situace, že v centrální oblasti nebude barva zastávkového jízdního řádu jiná než žlutá. Tím se znehodnocuje „transparentnost“ žluté barvy, která má upozorňovat na dočasné odchylky od pravidelného provozu.

Přehled plánovaných výluk

V následujícím přehledu jsou seřazeny výlukové akce podle našich znalostí z poloviny března tohoto roku. Věříme, že v plánovaných investičních a rekonstrukčních činnostech již nedojde k zásadním změnám, a že níže uvedeny přehled výlukových akcí je téměř definitivní. Ze strany pracovníků Dopravního podniku (ať již ředitelství nebo o. z. ED) bylo pro toto učiněno všechno.

V tomto příspěvku nejsou záměrně uvedena podrobná dopravně-organizačně-technická opatření při plánování, zajišťování a realizaci výluk včetně zajištění náhradní dopravy – tato problematika byla podrobně vysvětlena v dubnových vydáních DP–KONTAKTu v minulém a předminulém roce. Ostatně podrobná analýza této problematiky by vydala na samostatný článek.

1. Zličov

Akce potrvá až do prosince letošního roku při stejných dopravních opatřeních – důvodem jsou přeložky komunikací budoucího vyústění tunelu Mrázovka. Investorem akce je odbor městského investora.

2. Trojská ulice

Od 26. května do 9. června bude stejně jako v únoru letošního roku výluka – důvodem je převedení tramvajové tratě na provizorní tramvajový most přes stavební jámu pro výstavbu IV. provozního úseku tratě C metra. Provoz bude jednokolejový za stejných dopravních opatření jako v únorové výluce (investor Dopravní podnik)

3. Flora a Vinohradská třída

Akce byla ukončena k 21. březnu 2001, investorem byla naše společnost.

4. Čechův most

Plánovaný termín ukončení je 30. června 2001, uvažuje se o možnosti zkrácení přibližně o 14 dní. Investory jsou společně Dopravní podnik a Technická správa komunikací.

5. Výtoň – Modřany

Akce byla ukončena 4. dubna. Jednalo se o koordinované dopravní opatření pro nezbytnou opravu tramvajové tratě u Vyšehradského tunelu a u smyčky Dvorce (investor DP) a změnu úrovně tramvajového tělesa u zastávky Nádraží Modřany (investor DP a odbor městského investora).

6. Národní divadlo

Od 4. května do 9. června bude vyměněno kolejové křížení u Národního divadla a opraveny přilehlé úseky tramvajových tratí. Zároveň bude vyměněn oblouk na křižovatce Národní – Spálená.

Jedná se o poměrně složité dopravní opatření, v důsledku omezení propustnosti okolních kolejových křižovatek je nutné zásadním způsobem měnit linkové vedení (například snížení kapacity na lince č. 9, odklon linky č. 23 z Vršovic na Vápenku a zavedení zvláštní linky v trase Malovanka – Kotlářka přes Malou Stranu). Pro cestující nepřijemnou záležitostí je nezajištění dopravní obsluhy v podstatné části městského obvodu Prahy I – vzhledem k nepřůhlednosti tras v historické zástavbě města není možné zavést náhradní autobusovou dopravu a instalace přejezdu „Californien“ na Smetanově nábřeží pro obracení vlaků od Staroměstské také není možná z důvodu malé šířky nábřežní komunikace. Investorem této akce je naše společnost.

7. Plynárná a křižovatka ulic

Partyzánské a Na Zátorách

Akce bude ukončena 4. května. Výluka tramvajové dopravy je úzce koordinována se současně probíhající

akcí PVK (Pražské vodovody a kanalizace) v oblasti Holešovic. Právě tato činnost je důvodem jednosměrného vedení náhradní dopravy X–14 v oblasti Holešovic. Od 10. dubna bude navíc vyloučen tramvajový provoz v ulici U Výstaviště. Investorem opravy tramvajových tratí je Dopravní podnik a PVK.

8. Švehlova

V období 22. května až 9. června bude provedena rekonstrukce trolejového vedení v úseku Zahradní Město – Nádraží Hostivař. Tramvajové linky budou zkráceny, na Radošovickou, v úseku Strašnická – Radošovicá – Nádraží Hostivař bude zavedena náhradní autobusová doprava. Investorem je DP.

9. Křižovatka

Strossmayerovo náměstí

Akce začíná 9. června první etapou, do 30. června bude pojižďena jen část kolejového křížení ve vztahu Vltavská – Nábřeží Kpt. Jaroše. Poté (až do 1. září) bude následovat úplná výluka křižovatky. V rámci rekonstrukce bude vybudován nový kolejový oblouk od Letné k Výstavišti a zároveň opraveny přilehlé kolejové tratě na tříde Dukelských hrdinů a v ulici Milady Horákové. Změně se též situování zastávek – tyto z každého směru budou umístěny před křižovatkou. Náhradní doprava bude zavedena v úseku Hradčanská – Strossmayerovo náměstí (o prázdninách Vltavská). Změny linkového vedení jsou úzce koordinovány se současně probíhající výlukou ve Vodičkově ulici. Investorem akce je Dopravní podnik.

10. Vodičkova

V důsledku výstavby kolektorů a pešů zóny i následně opravy tramvajové tratě bude od 9. června do 15. srpna přerušena doprava v úseku Václavské náměstí – Lazarská. Před budovou Hlavní pošty bude instalován kolejový přejezd „Californien“ pro ukončení linky č. 9 a 24. Při této akci (společně s výlukou Strossmayerova náměstí) dojde ke změně tras linek č. 1, 3, 5, 7, 8, 9, 12, 14, 17, 21, 24, 25 a 26, zavedení zvláštní linky č. 39, (tj. téměř 60% linek). V nočním provozu zůstane v „normálu“ jen linka č. 57. Se zavedením náhradní autobusové dopravy se nepočítá.

Investorem akce je odbor městského investora a Dopravní podnik.

11. Radlická

V souvislosti se změnou uliční úrovně i jižního vyústění tunelu Mrázovka bude od září po dobu asi dvou let přerušena doprava v úseku Radlic. Pokud se potvrdí záměr Dopravního podniku, bude nově rekonstruována trať prodloužena ke stanicí metra Radlická. V provozu bude náhradní autobusová doprava. Investorem akce je odbor městského investora.

12. Černokostecká

Mezi smyčkou Černokostecká a ÚD Hostivař bude od 30. června do listopadu letošního roku přerušena pravidelná tramvajová doprava z důvodu opravy tramvajové tratě. Po dobu rekonstrukce však bude nutné zajistit manipulační provoz tramvajů do Ústředních dílen, proto bude nutné během výluky několikrát obnovit provoz alespoň po jedné koleji.

Náhradní doprava bude zajišťována autobusy. Investorem akce je Dopravní podnik.

13. Kolbenova – Kbelská

Od 30. června do 14. července bude přerušena doprava v Kolbenově ulici z důvodu rekonstrukce trakčního vedení. Zároveň na křižovatce Poděbradská – Kbelská bude provedena oprava tramvajové tratě. Tramvajová doprava bude přerušena v úseku Vysočanské radnice – Lehovec, náhradní doprava bude zavedena v téže úseku.

Investorem akce je opět naše společnost.

14. Karmelitská

Od 15. srpna do 17. prosince bude přerušena tramvajová doprava v úseku Újezd – Malostranská. V Karmelitské ulici budou prováděny rozsáhlé investiční akce (výměna veškerých městských inženýrských sítí a rekonstrukce vozovky a chodníků s následnou rekonstrukcí tramvajové tratě). Náhradní autobusová doprava bude zavedena v úseku Malostranské náměstí – Malostranská. V letošním roce bude rekonstruován jen úsek Újezd – Hellichova, od 18. prosince do 1. března 2002 dojde k dočasnému obnovení provozu a od 1. března do 30. června 2002 bude rekonstruován i zbývající úsek Hellichova – Malostranské náměstí. Investorem akce je Dopravní podnik.

15. Křižovatka Újezd

V rámci rekonstrukce Karmelitská bude od 1. září do 10. října rekonstruována i kolejová křižovatka Újezd

(investor DP). Náhradní autobusová doprava bude zavedena v úseku Újezd – Anděl.

16. Plzeňská

Od 15. srpna do 1. září bude přerušena tramvajová doprava v úseku Anděl – Sídliště Řepy. Vzhledem k rozsahu stavební činnosti (oprava tratě u zastávky Bertramka a rekonstrukce trakčního vedení v úseku Vozovna Motol – Sídliště Řepy) dojde na rozdíl od minulých let k přerušování tramvajového provozu v celém úseku tratě. Investorem akce je Dopravní podnik.

17. Seifertova ulice

Z důvodu havarijního stavu železničních mostů u Bulhara dojde ve II. pololetí ke dvěma výlukám Seifertovy ulice (předpoklad 3 a 8 dnů). Vzhledem k nejasnosti postupu výstavby (investorem akce jsou České dráhy) se dopravní opatření stanoví dodatečně; otázkem zůstává možnost vedení nekelejové dopravy v místě stavebních prací v Seifertově ulici mezi Bulharem a Italskou.

18. Bubenské nábřeží

Od 3. října do prosince 2001 bude vyloučen provoz u Bubenského nábřeží, důvodem je výstavba nového uličního uspořádání před Pražskou tržnicí. Při této akci budou poprvé využity nové spojovací oblouky na Strossmayerově náměstí. Náhradní doprava nebude zavedena. Investory sdružené akce jsou DP a příslušné městské organizace.

19. Poděbradská

Od 10. do 24. října bude přerušena doprava v Poděbradské ulici (úsek Harfa – Starý Hloubětín) z důvodu rekonstrukce trakčního vedení při zavedení náhradní autobusové dopravy v úseku Harfa – Lehovec. Investorem akce je naše společnost.

20. Křižovatka

Karlovo náměstí – Moráň

Od 10. do 15. října bude provedena výměna části kolejové konstrukce na křižovatce Karlovo náměstí – Moráň při vyloučení tramvajové dopravy v ulici Na Moráni i Vyšehradské.

Náhradní autobusová doprava nebude zavedena. Investorem akce je opět DP.

21. Na Poříčí

Oprava tramvajové tratě v ulici Na Poříčí je rozdělena do dvou etap:

Od 24. října do 10. listopadu bude vyloučen tramvajový provoz v úseku Florenc – Havlíčkova, od 10. do 14. listopadu následuje vyloučení provozu v úseku Letenský tunel – Havlíčkova.

Náhradní autobusová doprava nebude zavedena, ke změnám dojde ve vedení nočních autobusových linek. Investorem akce bude Dopravní podnik.

22. Ohrada – Palmovka

Od 14. do 24. listopadu dojde k periodické výluce na této trati za obvyklých dopravních opatření. Důvodem je pravidelná revize tramvajového svršku a mostovky. Investorem akce je DP.

23. Křížení

před vozovnou Střešovice

Od 1. do 12. prosince bude provedena výměna kolejového křížení před vozovnou Střešovice při výluce tramvajové tratě mezi zastávkami Brusnice – vozovna Střešovice. Náhradní autobusová doprava nebude zavedena. Investorem je opět DP.

24. Železniční mosty

v Bělehradské ulici

V prázdninových měsících, vždy o víkendovém období, dojde z důvodu opravy železničních mostů na trati Praha – Beroun šestkrát k přerušování provozu tramvajů mezi zastávkami I. P. Pavlova a Otakarova při zavedení náhradní dopravy v téměř úseku. Investorem jsou České dráhy.

25. Střelná (výstavba metra)

Z důvodu výstavby stanice metra Ládví dojde ve II. pololetí k dvěma 14 denním výlukám tramvajů v úseku Střelná – Sídliště Ďáblice při zavedení náhradní dopravy v téměř úseku. Investorem je DP.

26. Lanovka Petřín

Pravidelná periodická uzavírka lanové dráhy při přerušování provozu bude od 15. října do 3. listopadu.

27. Smyčka Kubánské náměstí

Ve II. pololetí dojde k 6 denní výluce smyčky Kubánské náměstí (investorem DP) z důvodu výměny kolejových oblouků v obratišti.

Ing. Vladimír Plecivý,
dopravní úsek ředitelství

Sluníčko pomalu vykukuje zpod mráček a také Pražané opouštějí teplý domácí krb, aby se vydali do světa. Ale než zcela opustíte smogem přikrytou Prahu, abyste se nadýchali čerstvého vzduchu v rozkvetlé přírodě, vězte, že i tady, téměř v centru velkoměsta, na vás čekají nové zážitky.

Kde? No přece v našem podnikovém muzeu ve střešovické vozovně, kde se objeví nové exponáty. A jaké? Tak například výhybkářská budka z let 1963 až 1964, která kdysi stála před Obecním domem. Budky byly původně určené jako kapitánské můstky pro remorkéry říční plavby, posléze však byla část z nich upravena pro výhybkáře a část pro dispečery. Takže přece jenom úplně neztratily svůj smysl. Byla z nich řízena doprava, i když na kolejích. Rekonstrukci nového exponátu provedly ústřední dílny našeho podniku. Také další exponát byl pro dopravu ve městě potřebný, ale mnoho lidí ho ani nezaregistrovalo – režírní vozík pro potřeby vrchní stavby, který jako další pořídily Elektrické podniky hlavního města Prahy zhruba v letech 1925 až 1935. Vozíky používaly čtyři vrchní stavby při běžné údržbě kolejí. Perlou mezi novými exponáty bude vlečný vůz z roku 1896 tzv. „ofeňák“, který dosud ve sbírce muzea chyběl. Já vám ale nic dalšího o něm neřeknu – věnuje se mu totiž celý další článek v tomto čísle DP-KONTAKTU. A navíc, stojí za to, abyste se na něj podívali osobně.

Otvírací doba zůstala stejná jako v předchozích letech, o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin až do 18. listopadu.

–MJ–

O víkendech můžete opět vyrazit do Muzea MHD!



Foto: Petr Malík

Z historie jednoho „ofeňáku“

Pestrá je historie letního vlečného vozu 526, nového přírůstku v Muzeu MHD po renovaci v Krnovských opravných a strojárnách s. r. o. V našem archivu je i svědectví nelehkého počátku vzniku této bývalé koňky ze série čísel 115 až 117.

V polovině 90. let devatenáctého století vznikla Pražské koňské dráze potřeba nových vozů náhradou za opotřebované z počátku provozu. Bylo rozhodnuto

o dvou typech (zimní a letní), a po podání příslušné žádosti schvalovací komise požadovala plán vozu a pro posouzení prototypu.

Počátek sporu, nové typy koňek versus magistrát, se v našem archivu zatím nenalezl a tak se dostáváme do začátku roku 1897, kdy jsou obě strany již rádně znesvářeny.

Zde je doslovný přepis i s chybami ze starých listin, sepsaných úhledným písmem.

V Praze dne 20. března 1897

Generální ředitelství žádalo podáním ze dne 23. října 1896 u c. k. železničního ministerstva za schválení plánů. Schválení toto bylo výnosem jmenovaného ministerstva ze dne 6. prosince 1896, jak sděleno zdejším dopisem ze dne 22. prosince, s tím poukazem uděleno, že bude třeba před započítím stavby dorozuměti se se slavnou radou král. hlavního města Prahy.

Slavná rada – jakož od generálního ředitelství pražské tramvaje ministeriálním podáním ze dne 2. ledna 1897 bylo prokázáno – odepřela souhlas svůj se schválením plánů a to z důvodů, kterými dle výnosu c. k. železničního ministerstva v Praze ze dne 24. února 1897 nelze přikládati váhy.

Důvody jsou tyto: Přílišná délka, příliš veliká váha a pro letní vozy mimo to možnost po stranách vyskakovat i seskakovat a domnělá podpora zlořádu přeplňování těmito typy.

Naproti tomu poznamenává c. k. železniční ministerstvo, že zástupci Královského hlavního města Prahy při Komisionelní zkoušce plánu letního vozu zdělí 6,4 m a váhy 2550 kg, kteráž to zkouška se konala dne 18. února 1896, neshledávali v délce a váze nějaké závady.

Dále je poukazováno na typ letní koňky (dochovaný vůz č. 90), kterýžto jest velmi rozšířen a také v Rakousku na mnoze v působnosti a nepodává nijaké příčiny ke stížnostem. Při anketě vídeňské tramvaje byl též navržen jako onen typ, jenž přeplňování nejméně umožňuje.

Vyzývá se tudíž slavná rada následkem citovaného výnosu c. k. železničního ministerstva ze dne 24. února 1897, aby upustila od dosavadního odmítavého stanoviska, proti plánům typovým, přičemž se na to poukázati musí, že v nedostatku dostatečných námitek byl se schválení ke stavbě vozů uděleno.

C. k. místodržitelství v Čechách

Městská rada obratem odpovídá, že nemá zásadních námitek proti schválení dvou typů tramvayových vozů, o které žádalo 23. října gen. ředitelství Pražské koňské dráhy, ale že vyhradila si pouze rozhodnouti teprve dle výsledku zkoušky, jaká s uvažovanými typy vozu provedena býti má.

Dalším dochovaným dokumentem ze dne 23. dubna 1897 je:

Zpráva o místní komisi obdržané dne 12. dubna 1897 v Karlíně v dílnách Pražské koňské dráhy za příčinou vyzkoušení nových typů zimních a letních vozů.

Předmětem ohledání a vyzkoušení byl typ zimního vozu č. 19. Typ otevřeného vozu letního zkoušen nebyl, poněvadž správa tramvaje pro pokročilou sezonu letošním rokem nové letní vozy více řídití nebude, a vůz který má býti vzorem pro tento druh vozů tramvayových jest rozpracován, takže se ke zkoušení nehodil.

Zimní vůz 19 byl těžký, příliš nabíhal v obloucích. (stupátka šla až nad chodník).

Když učiněna zastávka v Poštovské ulici na Křivkovické náměstí, vzali koňe z místa jen s napětím všech sil, ač byl vůz jen spola obsazen, a správa tramvaje dodala k této zkoušce své nejlepší koňe. Což teprve až bude nový mnohem těžší vůz naplněn a koleje sněhem zaváty, jak tomu v době zimní často bývá.

I přes výnos c. k. ministerstva námítky obce pražské jsou oprávněné, nemá-li se zvýšiti pro každého nejvyšší trapný výjev, kterého již nyní při lehčích vozech obecnostvo Pražské často bývá svědkem, že koňe tramvayové při sebe menším stoupání nemohou náklad zmociti.

Proto navrhuje se, aby slavná městská rada povolení ku zavedení vozů neudělovala, nýbrž na tom trvala aby správa tramvaje opatřila vozy kratší a lehčí.

Obdobný dopis je 23. dubna 1897 zaslán i místodržitelství, v něm se uvádí že typ nového otevřeného vozu letního nebyl zkoumán jelikož se správa pražské koňské dráhy vyslovila, že vozy tohoto druhu letošním rokem pro pokročilou sezonu do oběhu dání nemůže.

Veleslavné místodržitelství mělo žabomyších sporů dost a nařídilo 1. dubna schválení obsaditelnosti nových typů koňek, dodaných po roce 1889:

Protokol sepsaný na radnici staroměstské v Praze dne 14. května 1897.

Předmětem je komisionelní ohledání některých vozů tramvayových Pražské tramvaje příčinou zjištění počtu sedadel a míst k stání v těchto vozech, následkem nařízení veleslavného c. k. místodržitelství ze dne 1. dubna 1897.

Ohledány byly z každé z typů v místodržitelském vynešení římskými číslicemi VI – X označených, po jednom voze. (VI – 19, VII – 4, VII – 7, IX – 114, X – 117).



V pátek 16. března se opravený „ofeňák“ opět objevil v Praze. V hostivařských dílnách byl usazen na koleje a pracovníci muzea ho připravili na přesun do střešovické vozovny, kde bude chloubou muzea. Foto: Petr Malík

Co shledala komise na typu X – č. 117: Otevřený vůz se 7 příčnými lavicemi, opatřenými překloповacími opěrami, podobný jako typu III. (dochovaný vůz č. 90), úhrnné délky 6,18 m, nikoliv 6,7 m, jak v půdorysu předloženém naznačeno. Prostor mezi hranami sedadel 0,41 m šířka vozu 2,06 m, 2 perrony v rozměru 2,06 x 0,83 m (následkem zkrácení perronu po předložení půdorysu předsevatého). Jinak jest typa tato totožná s typou onou, s níž byla předsevzata zkouška dne 6. srpna 1896.

Pro tuto typy navrhuje podnikatelstvo:

26 míst k sezení, a to dvě místa na první lavici ve směru jízdy, totiž u kočího, 4 místa na každé z ostatních lavic, dohromady tedy 26 míst k sezení. (Poznámka autora: Kočí se na zkrácenou plošinu díky sedícím cestujícím jaksi nevešel.)

4 místa k stání na zadním perronu, úhrnem 30 míst.

Zástupcové král. hlavn. města Prahy a ostatních obcí zastoupených prohlašují typy tuto dobou tou za nepřijatelnou, jednak vzhledem ku dřívějšímu protestu proti této typě, jednak že rozdělení sedadel u kočího jest nevhodné.

Dalším důvodem nepřijatelnosti jest i značná výška stupadel (oběžných prken), čímž zejména starším věkem obecně přístup byl znesnadněn, ano i znemožněn.

Mimo to neodpovídá hrubý tvar a tím i celý zevněšek požadavkům hlavního města království.

Zástupcové Pražské tramvaje se vyjádřili v tom smyslu, že pokud se týče typu č. X, žádáme, aby vozy ty, jichž nutně potřebujeme, byly v dopravu uvedeny, po případě s tím omezením, aby lavice za kočím upravena byla pro dvě místa uzavřená až do té doby, dokavad jiná úprava vynalezena nebude, přičemž by mezeru, která vzhledem na poslední lavici se objeví, užita býti směla pro 2 místa k stání.

Podarilo-li by se později navrhnouti konstrukci takovou, která by mezeru tuto odstranitelnými sedadly nahraditi mohla, nechť vyhradí se schválení takové konstrukce dodatečně přehlídce komisionální. Vůči námítce v příčině výše stupátek a tíže vozů samých poukážeme k typům vozů elektrických, u nichž se obě vlastnosti tyto v míře mnohem větší objevují.

V požadavku c. k. policeijního ředitelství na vůz byla obsaditelnost 24 + 6 (dvě lavice po 2 osobách, pět lavic po 4 osobách, zadní plošina + výřez v lavici 6 osob),

Co se týče výšky stupátek neuznávají tuto námítku za podstatnou, poněvadž výška tato obnáší pouze asi 35 cm.

Za podmínek výše uvedených by mohly býti vozy podle této typy stavěny, počtem 3, v oběh uvedeny. Dlužno by však bylo zříditi mezi plochou stupátek a plochou vozů ochrannou síťku, zabraňující sklouznutí nohy pod poslední plochu.

Na konec se podotýká, že navržený počet míst k stání nezahrnuje v sobě v žádném z uvedených případů místa pro kočího a konduktéra.

A jak to celé dopadlo?

Stavební úřad 13. listopadu 1897 oznamuje, že ředitelství tramvaje tou dobou má v používání toliko 2 uzavřené vozy dle typu VII, a sice č. 4 a 8, že však objednalo vozů tohoto typu u firmy Ringhoffer na Smíchově mimo to ještě 16 kusů.

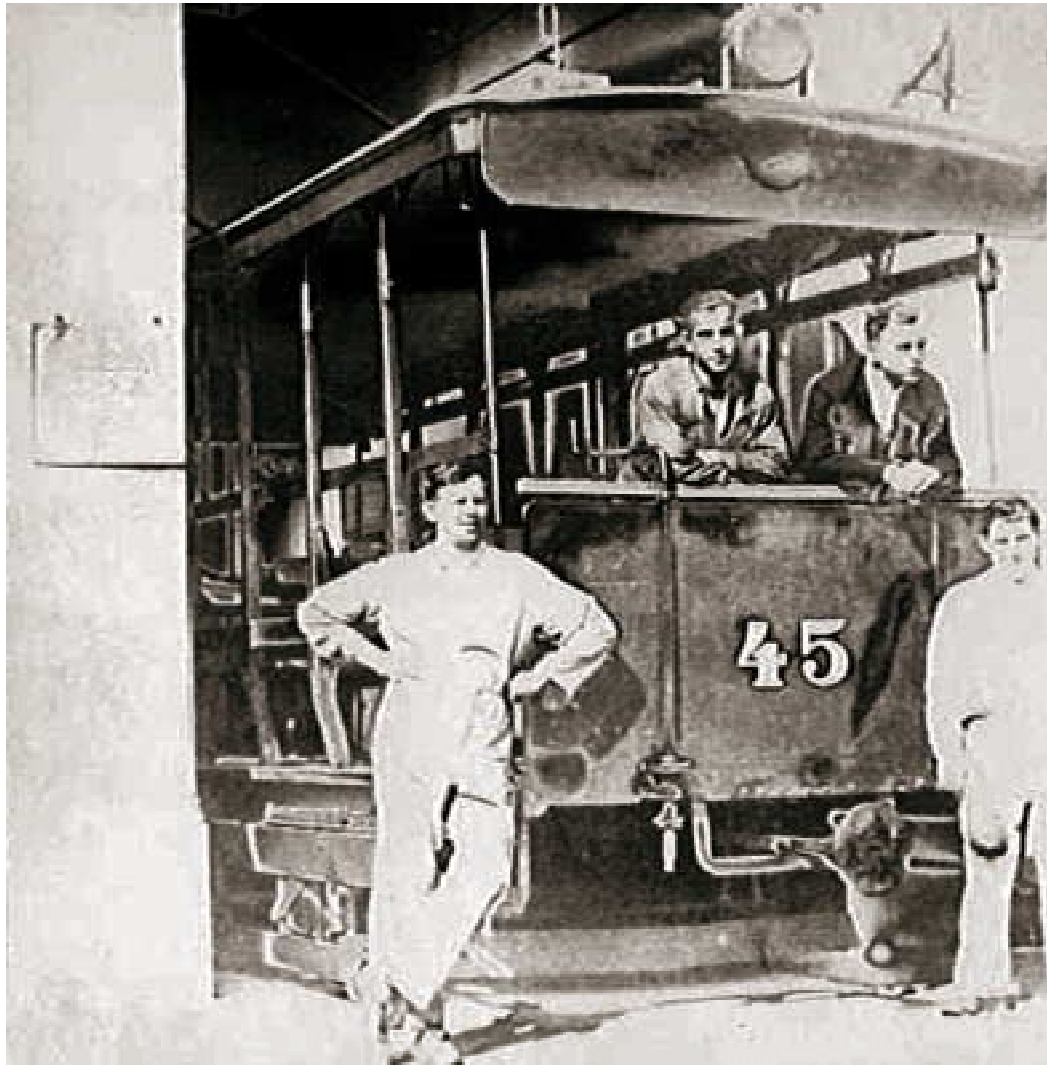
Vozy tyto mají být hotovy v prosinci tohoto roku a mají – jakmile dodávka jich se provede – dány býti do oběhu.

Nové vozy dle vzoru č. 19 (5,9 m, 1950 kg) byly komisi zamítnuty, tak Pražská tramvay objednala dle vzoru 4, 8 pochopitelně vylepšených parametrů (6,05 m, 2350 kg) a s nástřeškem. Dodávka v počtu 15 vozů se uskutečnila před dobou prodeje koňky magistrátu a vozy bylo možné zařadit do úpravě jako vlečné vozy č. 207 – 221 k elektrické dráze.

Další velké letní vozy vzor č. 117 už nebyly po uvedených peripetiích objednány, a tak zůstala osamělá série posledních tří vozů pro koňku. Úpravy jejich plošin prováděla Ústřední stanice koňky v Karlíně.

Dne 11. března 1898 přešlo držení koňky na obec a společnost provozovala koňku na účet Prahy a od 1. července 1898 byla správa koňky převedena na pražské Elektrické podniky.

Ještě ten rok se zahájila v dílně Ústřední stanice koňky v Karlíně úprava našich tří letních koněk na vleč-



„Sesterský“ vůz č. 527 po předání a přecíslování v Plzni 1930.

Foto: ze sbírky ing. M. Knížka

né vozy EP 225 až 227, proti kterým již nebyly námítky.

V roce 1905 byl vlek přecíslován na č. 526.

V letech 1911 až 12 byly původní řetízky mezi sloupky střechy nahrazeny přesuvnými zábranami, zabraňujícími cestujícím vystoupit na nesprávnou stranu.

V letech 1918 až 20 vůz prodělal rekonstrukci podjezdu, zvětšení rozvoru a doplnění solenoidové brzdy. Z této rekonstrukce je dochováno několik výkresů.

Do vozu č. 526 byla roku 1928 vestavěna karoserie pojízdné pokladny a byl přecíslován na č. 5035. Pokladna, v padesátých letech přecíslována na č. 4535, byla v provozu do roku 1974. Její poslední stání bylo v Braníku. Potom ji využili v depu Kobylisy na malý sklad a dílnu.

V roce 1986 jsme pokladnu zachránili od seřetování a tak našla poslední útočiště v Ústředních dílnách našeho podniku, kde jsme ji využívali jako stanoviště pro předávání opravených tramvajů pracovníkům vozoven. Snad si tehdejší manipulační řidiči na malou pokladnu u fotbalového hřiště ještě vzpomenou.

Po rozpoznání její historické ceny ve spolupráci s panem Kyselou (v té době nikdo nevěděl, jak vůz 526 vlastně vypadal) jsme ji v roce 1991 předali do depozitáře muzea.

Dochovaný vůz je vlastně památkem prvních elektrických drah, na které vyjžděl z vinohradské vozovny. V letech 1918 až 20 je doložen ve Střešovicích.

Náš vůz měl od výroby nástupní lávku po celé délce karoserie. Cestující byli při případné nepohodě chráněni stahovacími plachtami mezi sloupky. Průvodčí se za provozu pohyboval po oběžném prknu. Lehké „koňské“ vlekly se navíc dobře hodily k starším motorovým vozům se slabšími motory.

Zaměstnanci letní vozy nazvali „ofeňáky“, podle německého výrazu offen – otevřený. Setkal jsem se i s prvorepublikovým termínem „žardiniera“ – zahradní besídka.

Ze starých fotografií i filmových záběrů je patrné, jak byly všechny letní vlekly za pěkného počasí pro Prahu typické a cestujícími oblíbené. Ti s nimi jezdili k známým výletním místům na okrajích města.

Pokud v nové sezóně navštívíte Muzeum MHD ve vozovně Střešovice, rozhodně si nenechte ujít pohled na „hrubý tvar a tím celý zevněšek“ vlečného vozu č. 526 a navíc si jej můžete porovnat s koňkou č. 90, která „požadavek na zevnějšek vozu hlavního města království“ splňovala.

Jiří Nováček, technický úsek o. z. ED

Linka č. 91 nově

Popularita linky č. 91 roste od roku roste. Tradiční jednosměrně „kolečko“ centrem Prahy již přestává vyhovovat; proto přichází Dopravní podnik v letošní sezóně s novinkou, která atraktivitu linky jistě dále zvýší.

Od 31. března bude linka jezdit obousměrně v trase Vozovna Střešovice – Brusnice – Pražský hrad – Královský letohrádek – Malostranská – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Národní divadlo – Národní třída – Lazarská – Vodičkova – Václavské náměstí – Jindřišská – Masarykovo nádraží – Náměstí Republiky – Dlouhá třída

– Nábřeží Kpt. Jaroše – Strossmayerovo náměstí – Veletržní – Výstaviště.

Interval bude 1 hodina – o sobotách, nedělích a svátcích bude linka vyjíždět z Výstaviště od 12.00 do 19.00 hodin, od vozovny Střešovice od 12.00 do 18.00 hodin. Na dvoře muzea bude zřízena nástupní zastávka. Pro úplnost a pozorné čtenáře, kterým teď vrtá hlavou, jak se dostane první vlak na Výstaviště, dodáváme, že pojedje z muzea sice s cestujícími, ale bez jízdního řádu tak, aby mohl bezpečně odjet z Výstaviště v pravé poledne.

–zs–

Povídání o v současné době časově nejdelší lince v denním provozu pražské tramvajové dopravy začneme poděkováním za příspěvek, který do redakce došel jako odezva na článek o lince č. 9. Konečně (alespoň doufáme, že se pisatelovo tvrzení potvrdí) víme, po kterémž panu Hlušíčkovi je pojmenována ulice a zastávka ve Stodůlkách. Jedná se o místního občana, který padl ve 2. světové válce a má pomník poblíž železniční tratě Praha – Smíchov – Hostivice. Je fajn, že seriál o linkách je nejen čten, ale dozvídáme se díky němu i nové informace, které autor marně sháněl dřív. Takže záhada názvu zastávky je snad konečně vysvětlena a kdyby ještě existoval Informační bulletin odštěpného závodu Elektrické dráhy, mohl by seriál „Názvy zastávek“, který v něm vycházel, pokračovat. Ale pojďme se podívat na vývoj linkového vedení „desítky“.

Trocha historie

Vlak označený číslem 10 mohl Pražané poprvé vidět 11 dnů před vypuknutím 1. světové války, tedy 15. července 1914. Tehdy vyjel „desítka“ na trasu mezi Bubenčem a Vinohrady přes Strossmayerovo náměstí, náměstí Republiky, Můstek, Muzeum a Floru. V průběhu války a těsně po ní pak různě měnila konečné zastávky na obou koncích – nejdříve dojezdla do Střešovic a k Vinohradskému hřbitovu. Teprve v roce 1921 dosáhla Strašnic, ale v roce 1923 se s ní setkáváme opět na konečné u hřbitovu, tentokrát Židovských. O rok později vyměnila konečnou ve Střešovicích za Pohořelec, to zas tak velká změna nebyla, ovšem další rok, 1925, byl pro ni zlomový. Začíná jezdit z Vysočan, které neopustila až do „velkého třesku“ 13. března 1961, přes Florenc na náměstí Republiky; od-



Foto: Jan Šurovský

tud pak dál přes Václavské náměstí a dnešní Vinohradskou až ke strašnickému krematoriu, které ovšem stojí na katastru Vinohrad. Rok 1928 přináší úpravu trasy v centru – je vedena kolem Masarykova a Wilsonova nádraží, takže opouští Václavské náměstí (ještě se tam stihne nakrátko vrátit). Střídání konečných zastávek různými prodloužením či zkracováním trasy pokračuje hned o rok později, kdy je linka ukončena u Olšanských hřbitovů. Pak již jen změna traťové větve ve Vysočanech ukončením na Harčě a příchází datum 1. července 1933, kdy je poprvé zrušena.

Po více jak třech letech je provoz obnoven v nezměněné trase, jen u Olšan končí o stanici (opravdu stanici, nikoliv zastávku – tato změna přišla až od 9. května 1974) dál. 7. října 1937 je prodloužena na Ohradu, ovšem o necelý rok později, 3. října 1938, je podruhé zrušena. Souvislost s dohodami v Mnichově není prokázána. Ale je zajímavé, že o měsíc a čtyři dny později, o 21. výročí Velké říjnové socialistické revoluce, je znovu uvedena do provozu v nezměněné trase. Německá správa ji prodloužila v roce 1942 ve špičkových pracovních dnech až do Hloubětína, česká správa ji tam od roku 1946 ponechala trvale. O tři roky později jezdí z Ohrady až k vozovně Žižkov, ale zřejmě se jí tam nelíbí, protože opět o tři roky později opouští Žižkov vůbec a jezdí kolem jiné vozovny k nádraží Strašnice. Pak přišel již zmíněný „velký třesk“ a trasa linky č. 10 se mění dost podstatně – od Vychovatelné na Libeňský most, kolem Dopravního podniku (v jeho původní budově) na Těšnov a ulic Na Florenci k Masarykovu nádraží, které se tehdy jmenovalo Střed. Dál už to bylo stejné, ovšem s prodloužením až do Zahradního Města. Tehdy tam byla smyčka. Tu „desítka“ opustila 1. července 1964, kdy začala jezdit až do Hostivaře. Od 16. června 1970 ji vidíme u vozovny Kobylisy a o necelé dva roky později v Dáblicích, kam tehdy jezdila sama už rok a 14 dnů linka č. 17 a asi na to nestačila.

Se zahájením provozu metra je „desítka“ zkrácena na Vychovatelnou, ale při oslavě 32. výročí vypuknutí Pražského povstání opět prodloužena do Dáblic. Od 13. srpna 1978, tedy v den zahájení provozu „áčka“, opouští trasu kolem nádraží a je vedena znovu přes Václavské náměstí, o dva roky později se navrací po tehdejších provizorních kolejovém přejezdu tratě ČSD na Palmovku do Karlína, potom přestávají jezdit tramvaje po Václavském náměstí a „desítka“ se objevuje na Žižkově, před Vánocemi 1982 je

prodloužena do nového obratiště Nádraží Hostivař, o dva roky později se vrací do trasy přes Libeňský most, Dělnickou, Vltavskou a Těšnov k oběma nádražím, 3 dny před „něžnou revolucí“ zase zpátky do Karlína a po otevření tratě přes Krejčírek je od 23. listopadu 1990 tudy vedena z Palmovky, ovšem nešťastně už jen k Olšanským hřbitovům. V provozu je pouze ve špičkových pracovních dnech a tak není divu, že je zanedlouho zrušena potřeť. Až 9. listopadu 1998 byl její provoz opět obnoven v jedné z nejdelších tras, ve které je provozována dnes.

Současná pravidelná trasa

Sídlíště Dáblice – Třebeňická (T) – Štěpničná – Ládví – Kyselova – Střelnická – Ke Stírce – Okrouhlická – Vychovatelná – Bulovka – Vosmikových – U kříže – Stejskalova – Divadlo Pod Palmovkou (T) – Palmovka – Krejčírek – Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov – Mezi hřbitovy – Želivského – Olšanské hřbitovy – Flora – Orionka – Perunova – Vinohradská vodárna – Šumavská – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Štěpánská – Karlovo náměstí – Moraň (T) – Palackého náměstí – Zbořovská – Anděl – Bertramka – U Zvonu – Klamovka – Kavalírka – Kotlářka – Poštovka – Hotel Golf – Vozovna Motol – Motol – Krematorium Motol – Hlušíčkova – Slánská – Blatiny – Sídlíště Řepy

V našem seriálu se poprvé ocitáme v „Dáblicích“. Ty uvozovky nejsou chyba tisku, přesnější by bylo v Kobylisích, na jejichž katastru leží téměř celé sídlíště, známé jako dáblické. Bůhví, proč si na toto označení místní obyvatelé zvykli, když chodí každý den kolem tabulky s popisným číslem na svém domě, kde je jasně napsáno Kobylisy – Praha 8. Fakt je, že na malé části domů je uvedena Libeň a na další části Strážkov. A teď je to nejen přesnější, ale opravdu správné, protože obratiště Sídlíště Dáblice je celé na katastru Strážkova. Mnozí z nás si pamatují, že Strážkov byl uveden i na orientačních tabulkách tramvajových vlaků, než z nich byly názvy čtvrtí nesmyslně odstraněny. Než odjedeme z konečné, zastavme se chvíli u Dáblického hřbitova. Vchod do něj je o jednu autobusovou zastávku dál, ale masivní zeď v kubistickém slohu s dvěma pavilony u rozsáhlé vstupní brány nemůže nezaújmout. Hřbitov je smutně proslulý tím, že jsou zde pohřbeny oběti komunistického teroru, zejména z počátku padesátých let, pochopitelně v hromadných hrobech. Nezačali jsme moc vesele, tak to trochu vylepšíme. Hned po vyjetí z obratiště je vpravo za silnicí panelový dům s mnoha vchody, který byl nedávno opraven a na němž je vidět, že když se chce, tak ani „panelák“ nemusí být ošklivá šedivá stavba, i když tento si šed podržel i po opravě. Ale to už se blížíme k přejezdu, který nemůže nechat v klidu žádného tramvajáka. Dáváme zde přednost automobilům, vyjíždějícím z Dáblické ulice do Beštákovy a naopak. Nejenom že ta auta mají hlavní silnici jen přes naše koleje – hned za jejich přejetím je z jedné strany značka „Dej přednost v jízdě“ a z druhé „Konec hlavní silnice“ – ale hlavně je zde mnoho „dopravy v klidu“ (to je oficiální termín pro parkující automobily) a řidič tramvaje má co dělat, aby při špatných rozhledových poměrech nebrzdil zcela zbytečně. Bez jakéhokoliv přehánění je místní úprava na této křižovatce výsměchem všem,

Provozní parametry

linka č. 10	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	22	19	22	11	11	11	11	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							74	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							21 970	
sestava vlaků							2 x T3, 2 x T6	

kdo se snaží o preferenční opatření v městské dopravě. Ani to není moc vesele, vidíte. Tak tedy sjedeme k podjezdu, před jehož portálem je v našem směru zastávka Třebeňická. Ta se dříve jmenovala Nadsídlíštní, třebaže byla pod sídlíštěm. Nad podjezdem je „křižovatka smrti“, kde mají mnoho starostí naši autobusoví kolegové, ale my v klidu dojíždíme do Štěpničné. Tato zastávka je zajímavá tím, že si jako jediná ze čtyř nácestných na dáblické trati udržela svoje původní pojmenování. Již před vjezdem do zastávky Ládví (dříve Davidkova) musíme dávat větší pozor kvůli dopravním opatřením, vynuceným budováním metra.

Kolem stavebních ohrad dojedeme do méně frekventované zastávky Kyselova (dříve Veltěžská), která není pojmenována po správci podnikového muzea, ale podle Jiřího Kysely, uměnceho ve 23 letech v koncentračním táboře Osvětim. Jeho otec, akademický malíř profesor František Kysela, byl autorem orientačních čísel v „budnicích“, tedy rohových svítelnách na starých vozech. Tato čísla byla navržena tak, aby byla již z dál čitelná a nesnadno zamě-

nitelná. Můžete je obdivovat ve střešovickém muzeu, takže přece jen určitá souvislost. Existence názvu Kyselova vyvrací mylné vžitý názor, že všechny ulice v okolí bývalé střelnice nesou jména po lidech, kteří zde byli popraveni za 2. světové války. Střelnice sama (je podle ní pojmenována i ulice, po které jedeme a následující zastávka) zde byla vybudována na začátku století, kdy s ohledem na rozvoj Karlína musela vojenská správa vyklidit prostor, který se táhl od budovy Invalidovny přes dnešní stejnojmenné sídlíště zhruba za hotel Olympic. Jak jsme již uvedli dříve, rozvoj Kobylis lze datovat až do doby první republiky, čili střelnice byla vystavěna na tehdy skutečně odlehlejší místo pod kopcem Ládví. Jednalo se o klasickou vojenskou střelnici, sloužící k výcviku v ovládnání i těžkých zbraní. Tím je dáno, že byla podstatně rozsáhlejší – většina sídlíště je vybudována na jejím pozemku. Pietně byla při výstavbě domů upravena jen ta část, kde byli za německé okupace popraveni čeští vlastenci; dnes má oficiální název Památník protifašistického odboje v Kobylisích a je ukryta za třemi umělými valy. Původní je jen čtvrtý, východní, před nímž stál odsouzený.

Na opačné straně, tedy vlevo, je velká budova bez jakéhokoliv nápadnějšího označení – snad můžeme prozradit, že v ní sídlí Interpol. Další velká, nápadně zelená budova, je umístěna za křižovatkou Střelnická – Klápkova a sídlí v ní katastrální úřady. My zde odbočíme vlevo a dostáváme se k původnímu kobyliskému centru, které se táhlo od statku (máme jej po pravé ruce) až na Kobyliské náměstí. Tím také opouštíme novou zástavbu. Než tak učiníme definitivně, musíme si ještě říci, že Třebeňice jsou vesnice na jih od Prahy a my je známe spíš pod jménem Slapy, protože stejnojmenná přehrada stojí na jejich území. Obec Slapy je západně od ní na kopci; jak je vidět, s pojmenováváním podle katastru nejsou problémy jenom v Praze. Pokud se tam někdy vypravíte, nezapomeňte navštívit trempskou hospodu „U Taterů“, kde vás obslouží její původní majitelka. Při tipování jejího věku vám budeš voditkem, že vývoj trasy linky č. 10 pamatuje takřka celý; přesto je neuvěřitelně blá. Štěpničná ulice, která ve své jižní části vznikla již v roce 1947, má název podle místního ovocného sadu čili štěpnice, který zde býval do roku 1935, kdy začal být postupně zastavován. Nu a Ládví je bulžňácký kopec (359 m nad mořem) s Dáblickým hájem, ve kterém je krásně zejména na počátku léta za vlahých večerů. Celá oblast je přírodně chráněna nejenom kvůli své jedinečnosti, ale i proto, že pod vrcholem jsou umístěny strategicky významné pražské vodojemy. Ty také byly příčinou toho, že starší literatura mluví o Ládví jako „o kopci severně od Prahy“, aniž by jeho polohu blíže specifikovala. A tak ani nevím, co slovo Ládví znamenalo či znamená.

Závěr

Cože? Už závěr? Vždyť jsme prošli jen nepatrnou část trasy! A kde jsou neholdová místa? Moji milí, neholdzte se, ale ukázali jsme si, že ani přejezd po okraji jednoho pražského sídlíště nemusí být bez zajímavosti a jeho nejbližší okolí skýtá dost objektů, které je vhodné navštívit nebo o nich alespoň něco vědět. Nechci vás nijak šidit; o těch

částech trasy linky č. 10, které jsme nezmínili, si povíme jindy – vždyť jsme zatím zhruba ve třetině seriálu. A neholdy? Popisovaný úsek na ně našťáště příliš bohatý není, jen musíme dávat pozor před přejezdy na automobily, jejichž řidiči točí doleva volantem s klidem Angličana, aby po střetu dokazovali s italskou výbušností, že už tam dávno stáli. Však je znáte. A milovníkům statistik slibuji, že hned v úvodu 11. dílu uvedu nejen hodnoty z roku 1999, které jsme zatím otiskovali, ale už i ty nové, tedy z roku 2000. Linka č. 10, ve své historii třikrát zrušená a čtyřikrát zavedená, je dnes (časově) nejdelší linkou v pražském denním provozu. Celkem šťastně spojuje svojí logickou trasou odlehlejší část města a pokud přílíš nespěchá, nepřestupuje na Palmovku a metru, abyste byli u Anděla o trochu dřív. Budete-li se pozorně dívat, uvidíte mnoho krásných věcí, zejména v úsecích, o nichž jsme dneska nemluvili. A pak budete vědět, o čem je řeč, až o nich budete číst.

I tramvajové tratě mají své pomníčky

S takovou raritou se ve světě hned tak nesetkáte. Zdá se vám, že něco takového není možné? A přece. V Praze jsou hned dva pomníčky, které jsou věnovány tramvajovým tratím.

Služebně starší pomníček najdete v ulici Na Zlíchově, hned pod kostelíkem. Není moc výrazný, ale když se budete pečlivě dívat k projíždějícího autobusu (momentálně se tu tramvaj nesvezete), určitě ho spatříte. Je stylizovaný jako trochu větší patník, kterých byly na výpadovkách z Prahy desítky. Mimochodem, těch patníků už taky moc není, že? Autor zná na území Prahy jen dva. Jeden z nich je od tramvajového pomníčku co by kamenem dohodil (ve stejné ulici, jen několik desítek metrů dále od centra) a druhý je legendární patník č. 13 v Běchovicích, odkud se startuje známý běžecký závod Běchovice – Praha. Ale zpět k pomníčku. Větší je možná proto, aby se na něj vešel čitelný nápis: *100 kilometr dosažený 7. VI. 1927. elektr. dráhami hl. města Prahy.* Tak v roce 1927 už bylo v Praze sto kilometrů tramvajových tratí. Možná někoho napadne, kolik těch kilometrů máme dnes. Řada z vás to ví, ale pro ty ostatní: 136.

Tramvajové tratě se bouřlivě rozvíjely ještě do roku 1939, a od té doby už jejich celková délka víceméně stagnovala. Tu se něco přistavělo na okraji a pak se zase zrušil kus v centru. Snad právě na Zlíchově čeká tramvajové tratě nový impuls k dalšímu rozvoji sítě v podobě rekonstruované smyčky Hlubočepy s přípravou na stavbu tratě na Barrandov.

Mladší z pomníčků leží téměř na druhém konci města. Je trochu schován v zeleni, ale kdo pravidelně cestuje z Palmovky přes Libeňský most, ten si už asi všiml nevšedního objektu po levé straně za chodníkem, necelých sto metrů po výjezdu ze zastávky Palmovka. Pomníček byl odhalen 2. listopadu 1984, a je věnován také stému kilometru – stému kilometru tramvajových

kolejí, rekonstruovaných panely systému BKV. Ale není to jako sto. U staršího bratříčka šlo o stý kilometr stavební délky tramvajových tratí, která se měřila v ose trati, kdežto sto kilometrů rekonstruovaných kolejí je fakt to znamená padesát kilometrů tramvajových tratí (v Praze máme nyní pouze dvoukolejné tratě s výjimkou provizoria v Trojské). Systém BKV se v Praze stal fenoménem osmdesátých let, a proto si určitě zasluží hlubší zmínku.

Tato technologie byla vyvinuta v Maďarsku v roce 1970 (odtud název BKV, což je zkratka, která znamená Budapešti Kezlekedési Vállalat neboli v překladu Budapešťský dopravní podnik). Spočívá v použití velmi nízké (tzv. blokové) kolejnice o výšce 72 mm, která je dvěma pryžovými profily upevněna do ocelového žlabu v železobetonovém panelu. Vzhledem k ceně panelů jde o jednu z nejdražších konstrukcí, použitou v ČR. Panely jsou dimenzovány i na zatížení silniční dopravou, a proto je ekonomické je používat pouze na tratích v úrovni vozovky nebo na místech přejezdů přes tramvajovou trať. Nejčastěji se ukládají do vrstvy asfaltového betonu, méně často jsou uloženy na šterkovou vrstvu a jen v jednom případě byly uloženy na vrstvu porézního betonu. Vraťme se pomyslně o řadu let zpět a představme si tramvajové tratě v polovině 70. let:

V úsecích o větším podélném sklonu a v obloucích však docházelo k putování panelů, čímž se deformovala okolní vozovka a směrové vedení tratě. Pozitivní zkušenosti, získané po krátké době zkušební provozu (první zkušební úsek byl zřízen v Dělnické ulici v roce 1977 v délce 570 metrů) vedly k masovému rozšíření této technologie i na místa, kde s ohledem na pořizovací náklady a nároky na zákryt tratě šlo o zbytečně vynakládané prostředky. Celkem bylo do začátku devadesátých let tímto systémem zrekonstruováno 95 km tratí (jedno-



část jich je uložena na příčných pražcích, část tzv. naboso (kolejnice leží na tenké vrstvě šterku), zbytek na betonové desce ať už monolitické (betonované na místě) nebo montované. Řada kolejí má montované styky kolejnic, styky se propadají a dochází tak k zatlačování kolejnic do podloží, v úsecích se zákrytem se tramvajím poškozují podvozkové části, na údržbu tratí není dostatek pracovníků. V místech styků kolejnic můžete na řadě míst mezi vozovkou a kolejnicí strčit celou botu. V této situaci přichází systém BKV, jehož zastánci tvrdí, že je takřka bezúdržbový, výměna opotřebovaných kolejnic je snadná a není třeba při ní rozebírat vozovku, životnost panelů je údajně 25 až 30 let a je možné všechny hlavní práce provádět strojně s minimální potřebou pracovníků. V přímých úsecích se navíc v panelech používá bezstyková kolej (kolejnice se svařují), jen u oblouků o menších poloměrech se užívaly šikmé styky (ale ty byly záhy odstraněny). Zbývají tedy dvě nevýhody: vyšší hlučnost a hladký povrch panelů, který způsoboval zvýšení počtu dopravních nehod osobních vozidel, zejména za vlhka a mokra. V průběhu doby se podařilo vyřešit problém s povrchem panelů. Nejprve se na povrch aplikoval kalový zákryt Slurry-seal, později (od roku 1990) výrobce panely ve formě otočil a po vyplnění formy betonovou směsí se čerstvý povrch panelu zdrsnuje. Problém s vyšší hlučností panelů se vyřešit nepodařilo. Nejrozšířenějším pokusem, jak snížit hlučnost a vibrace přenášené do okolí, bylo vložení geotextilie přímo pod panel.

kolejně tedy 190 km). Některé proklamované výhody systému BKV se však po delší době provozu nepotvrdily. Zejména životnost panelů zdaleka nedosahuje slibované doby, a to hned z několika důvodů. Povrch panelů není dostatečně chráněn proti působení chemikálií, kterým jsou vystaveny (rozmrazovací soli, ropné látky atd.). Ocelový žlab, ve kterém jsou upevněny kolejnice, se působením koroze rozpadá v průměru po deseti až patnácti letech provozu. V současné době se sice dávají panely se žlabem z pozinkované oceli, ale patrně se zdvojnásobení životnosti nedosáhne. Dalším problémem je životnost upevňovacích pryží, které vlivem prostředí ztrácejí pružnost a tím umožňují dilatační pohyb kolejnic, který vede k jejich vybočení nebo k jejich lomu. V místě opravy lomu kolejnice svařením dojde působením vysokých teplot ke zničení podkladní pryže. Zde potom dochází zpravidla k nedokonalému elektrickému spojení kolejnice se žlabem, což značně urychluje korozi a po destrukci žlabu se kolejnice postupně zatlačuje do panelu. Jistě by vás napadlo, že by tedy bylo dobré po čase pryže vyměnit – určitě by se to vyplatilo. Ale ouha, při odstraňování staré pryže (provádí se strojně speciálním ocelovým nástavcem) se opět žlab poškodí a novou pryž už do něj nezatláčíte tak dobře. O to méně potom vydrží v koleji neporušená.

Suma sumárum, v technologii velkoplošných panelů BKV náš dopravní podnik získal zajímavou konstrukcí tramvajové tratě, koncepčně zcela odlišnou od ostatních používaných typů. S větším časovým odstupem lze konstatovat, že tak jako má své výhody, má i své nevýhody. Při porovnání s jinými konstrukcemi z hlediska ceny, užitečných vlastností a životnosti se nejeví jako extrémně výhodná a proto pomník, věnovaný této technologii, je spíše reliktem minulosti. Alespoň autorovi po průjezdu přes Libeňský most tak připadá.

Text a foto: Miroslav Penc, o. z. Elektrické dráhy

Pracovní úrazovost v naší společnosti v roce 2000

Opět nastala doba, kdy hodnotíme výsledky uplynulého roku. V oblasti pracovní úrazovosti došlo v naší společnosti v roce 2000 ke snížení počtu pracovních úrazů oproti roku 1999. Počet úrazů se snížil o 49, což činí snížení o 10,6 % proti roku 1999. Naopak v počtu zameškaných kalendářních dnů pracovními úrazy došlo ke zvýšení o 651 dní, což představuje zvýšení oproti roku 1999 o 3,4 %.

Jak vyplývá z tabulky, ke snížení počtu pracovních úrazů došlo v odštěpných závodech Elektrické dráhy a Autobusy a také na ředitelství společnosti. K podstatnému zvýšení pracovních úrazů došlo u o. z. Metro, a to o 19,7 % proti roku 1999.

Všechny pracovní úrazy, které vykazuje ředitelství v roce 2000, se přihodily přepravním kontrolorům. Dále z přehledu vyplývá, že došlo k nárůstu závažnosti pracovních úrazů, a to celkem o 6,2 dne na jeden úraz.

Potěšitelné je, že v roce 2000 nedošlo k žádnému

	o. z. Metro		o.z. El. dráhy		o. z. Autobusy		ředitelství		celkem	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
Průměrný počet zaměstnanců	4 116	4 183	3 687	3 669	4 136	4 107	568	576	12 507	12 535
Počet pracovních úrazů	79	66	103	126	192	208	43	63	417	463
Počet zameškaných kalendářních dnů	4 160	2 771	5 689	5 618	7 294	7 770	2 804	3 137	19 947	19 296
Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)	1,92	1,58	2,79	3,43	4,64	5,06	7,57	10,94	3,33	3,69
Závažnost (počet zameškaných kalend. dnů na 1 prac. úraz)	52,66	41,98	55,23	44,58	37,99	37,35	65,21	49,79	47,83	41,68

smrtnému ani hromadnému úrazu. K těžkým pracovním úrazům došlo ve dvou případech, a to v odštěpném závodě Elektrické dráhy. Elektroudržbář spadl z dvojitého žebříku a řidič tramvaje byl zraněn při dopravní nehodě.

Rovněž potěšitelné je snížení počtu pracovních úra-

zů ovlivněných druhou osobou, jak vyplývá z následujícího grafu o vývoji počtu úrazů zaměstnanců ovlivněných druhou osobou v letech 1994 až 1999.

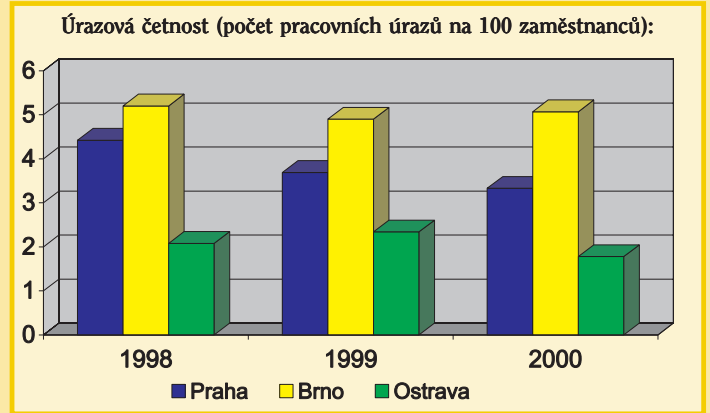
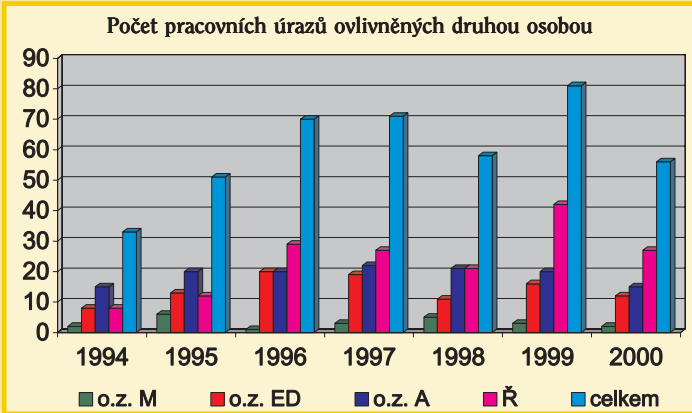
Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 2000 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 5 931 938,- Kč.

V porovnání s našimi kolegy z Dopravních podniků

v Brně a Ostravě si nevedeme špatně, jak dokládají grafy.

Podrobné seznámení zaměstnanců s příčinami a zdroji pracovních úrazů, jakož i opatření přijatými ke snížení pracovní úrazovosti na jednotlivých pracovištích, je náplní pravidelných školení o bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Jiří Koch, 90 013



Při pohledu na vývoj dopravní nehodovosti v roce 2000 můžeme konstatovat, že přes trvající nárůst dopravní intenzity v Praze se daří pokračovat v trendu, započatém v roce 1996, a počet dopravních nehod s účastí vozidel Dopravního podniku snižovat. Nelze to však říci o dopravních nehodách, zaviněných zaměstnanci naší společnosti, počet těchto nehod ve srovnání s rokem 1999 mírně vzrostl, avšak v dlouhodobém porovnání je i zde patrná sestupná tendence. Konkrétní čísla ukazují tabulky.

Čísla uvedená v obou tabulkách snad nepotřebují podrobný komentář, k velkým výkyvům v jednotlivých ukazatelích nedošlo, bohužel s výjimkou zjištění alkoholu při dopravní nehodě ve 3 případech. Zde je zřejmé na místě hlubší zamyšlení jak ze strany řidičů, z nichž někteří tvrdí, že se po malé dávce alkoholického nápoje nemůže nic stát, tak i zpřísnění kontroly odpovědných zaměstnanců, zejména na nejnižších stupních řízení, aby se tento pro nás ostudný jev již neopakoval. (Bohužel, k opakování došlo již v průběhu března, kdy byl přistřižen řidič tramvaje s 2,39 ‰ alkoholi v krvi! – poznámka redakce)

Dopravní nehodovost v minulém roce

Tabulka uvádí i přehled vzniklých škod, jejich nárůst je ovlivněn ekonomickými vlivy i mimo naši společnost. Bohužel nelze číselně vyjádřit škody vzniklé na zdraví osob, o „škodě“ při usmrcení osoby již nelze hovořit, neboť cena lidského života se nedá v civilizované společnosti stanovit jakýmkoli číslem. Přesto bychom si však měli uvědomit, že případný viník hmotné škody zaplatí většinou jen její část, zbytek jde na vrub nás všech. Zkusme si představit, co by se za milióny korun vzniklých škod dalo více pořídít. Je jisté na místě, podobně jako v loňském roce, zmínit i škody, o kterých se ani nedozvíme; jsou to časové a mnohdy i finanční ztráty mnoha lidí, vyvolané následným zdržením (někdy i delším přerušením) dopravy v okolí místa dopravní nehody.

Školení o prevenci dopravní nehodovosti probíhají ve všech odštěpných závodech, její statistika je celkově podrobně zpracovávána jak v rámci jednotlivých odštěpných závodů, tak i komplexně za celý Dopravní podnik i za všechny dopravní podniky v České republice. Statistika však není prevence, vyjadřuje pouze daný stav. S prevencí musí začít každý řidič sám u sebe – ve zvýšení počtu zodpovědnosti za svěřený majetek a především za osoby, které ve vozidle přepravuje. Toto hledisko musí být jediným, podstatným a výchozím – vše ostatní se mu musí podřídít. Dlouhodobě známé rčení „1. bezpečnost, 2. plynulost, 3. pravidelnost“ platí stále. Nechtějme je měnit a hlavně na ně nezapomínejme.

Mgr. Antonín Ježek, referát dopravní legislativy ředitelství

Tabulka č. 1: Statistické porovnání počtu dopravních nehod a dalších vybraných ukazatelů v letech 1999 a 2000

	METRO			ELEKTRICKÉ DRÁHY			AUTOBUSY			DP CELKEM		
	2000	1999	% 2000	2000	1999	% 2000	2000	1999	% 2000	2000	1999	% 2000
počet nehod celkem	9	5	180,0	1278	1439	88,8	868	905	95,9	2155	2349	91,7
- z toho zaviněno DP	1	1	100,0	247	206	119,9	346	306	113,1	594	513	115,8
počet usmrcených osob	6	3	200,0	3	3	100,0	0	3	-	9	9	100,0
počet těžce raněných osob	3	2	150,0	21	20	105,0	4	5	80,0	28	27	103,7
počet lehce raněných osob	0	0	-	135	168	80,4	155	205	75,6	290	373	77,8
výše škody celkem (tis. Kč)	2	0	-	32047	29921	107,1	21214	21159	100,3	53263	51080	104,3
- z toho škoda DP (tis. Kč)	2	0	-	11032	9797	112,6	6258	4479	139,7	17292	14276	121,1
- z toho zaviněno DP (tis. Kč)	0	0	-	6258	4601	136,0	2879	1793	160,6	9137	6394	142,9
alkohol u zaměstnance DP	0	0	-	2	0	-	1	1	100,0	3	1	300,0

Tabulka č. 2: Dlouhodobé sledování dopravní nehodovosti v naší společnosti

rok	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
nehody DP	2010	1996	1970	1952	2048	2090	2321	2600	2576	2766	2858	2679	2600	2349	2155
neh. DP zav.	597	608	625	641	632	679	689	766	740	756	766	707	667	513	594



Křižovatka Anděl před zahájením stavby metra (70. léta 20. století).



Stavební jáma vestibulu u Anděla (1. polovina 80. let 20. století).



Zákres budoucího vestibulu metra do fotografie křižovatky Anděl.



Křižovatka Anděl po uvedení tratě I. B do provozu (1985).

O architektuře pražského metra

Trojúhelník se uzavírá – trať B

Za rok po prodloužení tratě C do Holešovic byla v roce 1985 otevřena veřejnosti třetí trať sítě pražského metra, která uzavřela trojúhelník přestupních stanic v centru města – Muzeum, Florenc a Můstek. Vznikla klasická soustava tří tratí, která se stala kostrou systému pražské městské hromadné dopravy. Trať metra převádějí pod centrem soustředěné přepravní proudy cestujících v hlavních zátěžových směrech. Každá ze stanic metra plní přepravní úlohy ve své lokalitě, ale mnohé z nich v přestupních uzlech přenášejí zátěže cestujících od sítě povrchové dopravy tramvajové a autobusové tak, aby nezatěžovaly dopravně přetížené historické centrum města.

Přepravní výkon je hlavním cílem metra, ale trať B znamená v Praze mnohem více. Zatímco tzv. lehká trať C tanguje historické jádro, aniž by se ho významně dotkla (s výjimkou Muzea), prochází ve své holešovické stopě i nuselsko–pankrácké a jihoměstské stopě relativně novou či počínající zástavbou, trať A protíná napříč Staré Město a okrajově Malou Stranu a poté prochází novodobou zástavbou, trať B v nejkomplicovanějších úhlech a podmínkách podélně i napříč prochází od jihozápadu Smíchovem, pod Vltavou, Novým Městem i okrajem Starého Města, Karlínem a dál k východu. Nejen komplikovaná struktura historických měst, ale i geologická struktura ovlivňovala směrové i výškové vedení tratě, technologii tunelových, podpovrchových i povrchových staveb.

Tato trať znamenala nejsilnější zásah do struktury města na každé ze svých 7 stanic, ale současně mohla znamenat značný přínos obnově zanedbaných míst nebo povznést skomírající lokality do nového života. Byla do té doby nejkomplicovanější a nejdražší.

Městotvorný účinek stanic na úseku I. B je významný u všech stanic. **Smíchovské nádraží** byla jako třetí stanice v síti metra přímo napojena na železniční nádraží a spolu s přestupy na tramvajovou a autobusovou městskou i příměstskou dopravu vytváří přehledný a úplný soubor přestupních vazeb. Ve výhledu se zde posílí vazba na tramvaje směřující na Barrandov. Doufejme, že i provozovatel metra bude jinak hodnotit nabídku podzemního parkingu nad odstavnými kolejemi, a že bude užíván k odpovídajícím účelům. Povrchové stavby metra oživily přednádražní prostranství.

Stanice **Anděl**, rozená Lidická, provdaná Moskevská a rozvedená Anděl dnes reprezentuje jednu ze stanic, která znamenala v urbanistickém vývoji lokality jeden z nejvýznamnějších počínů. Pravda, bylo nutné demolovat blok domů s bývalým zájezdním hostincem U Zlatého anděla a bývalou lahvárnu Smíchovského pivovaru na Knížecí, ale dnes již po likvidaci brutálních konstrukcí vestibulu u Anděla a uzavření výstavby Centra Zlatý Anděl je možné konstatovat, že Smíchov dostává legitimaci na vstup do lepší společnosti. Celé jádro Smíchova na plochách bývalé továrny Ringhoffer–Tatra se přetváří na skutečně velkoměstské prostředí s odpovídající vybaveností, kulturou, kanceláři. Vzniká naděje, že smíchovská adresa získá na kvalitě. Jsem jist, že značnou měrou tomuto vývoji přispěla stanice metra.

Jen na okraj poznamenejme, že budova Komerční banky při Štefánikově a vyústění Kartouzské byla realizována jako součást stavby tratě B jako náhrada za objekt ve Stroupežnického ulici. Také úpravy na Náměstí 14. října s ventilačním objektem a v okolí kostela sv. Václava byly součástí stavby I. B. Je nesporné, že Smíchov stavbou této tratě získal.

Následující stanice **Karlova náměstí** je rovněž velmi rozsáhlou stavbou s městotvornou úlohou. Již při volbě lokalit vestibulů hrály roli tehdy nezastavěné parcely na nárožích Karlova náměstí a Resslerovy ulice a na nároží Gorazdovy ulice a Na Moráni. Ve hře o umístění stanice byla i parcela dnešního Tančícího domu, která byla také nezastavěná. Volba padla na dnešní uspořádání a mohla tak vzniknout kvalitní úprava Palackého náměstí s novou alejí a dostavbou nároží u Gorazdovy ulice a novou úpravou Zítkových sadů. Shodou okolností všechny nezastavěné parcely dosud zmíněné vznikly po nešťastném spojeneckém náletu v únoru roku 1945 na sklonku 2. světové války.

Také rozsáhlá parcela na nároží proti České technice vznikla stejně. Dnes již na ní probíhá intenzivní stavební činnost Charles Square Center, další významné komerční budovy. Výstupy z vestibulu budou do ní zabudovány. Také budova ČVUT byla v místě výstupu upravena stavbou metra.

Národní třída dlouho hledala svou nynější polohu, až nakonec byla zvolena verze, která však znamenala stržení domu s vinárnou U Ježíška ve Spálené ulici. Na druhé straně vlastní stavbou povrchového vestibulu vzniklo nové, dnes velmi – až příliš frekventované – prostranství, které se stalo zvláště v okolí skleněné fontány místem odpočinku a setkání. Je již k dispozici projekt, který pavilon vestibulu vestaví do nové polyfunkční budovy. Stanice **Můstek** znamená v síti metra především přestup mezi linakami A a B. Traduje se však, že bylo zpracováno 141

Současná podoba křižovatky Anděl.





Nástupiště stanice Smíchovské nádraží.

variant, než byla vybrána dnešní, kompromisní varianta uspořádání nástupiště a přestupních pasáží. Stavba vestibulu na Jungmannově náměstí vychází z požadavků obdobných jako u stanice na trati A na Můstku, neboť v době přípravy ještě platila verze velice zatížené křižovatky na Můstku i na Jungmannově náměstí. Rok před uvedením tratě do provozu padlo rozhodnutí, že ulice Na Příkopě bude z poloviny pěší zónou, že pěší zóna vznikne i v myšl díře i na ulici 28. října i na Jungmannově náměstí a podchod se stal anachronizmem.

Úpravy všech zmíněných ulic včetně podloubí na ulici 28. října se staly skutečností a území dodnes slouží pěším. Vznikl tak paradox, že v místech nejvyšší dopravní zátěže vznikla de facto „lázeňská promenáda“, v níž mají hlavní slovo pochybné existence, turisté a obdivovatelé krás našeho města, ale běžný obyvatel má v noci pro svou přepravu pouze specifické pražské taxi. Jakoby se vytratil smysl městské hromadné dopravy. Lze však připustit, že dnes zde již mnoho běžných obyvatel nežije...

Stanice **Náměstí Republiky** také prodělala ve svém vývoji řadu verzí, dnešní je možné také charakterizovat jako kompromis. Zdá se však, že přijatelný jak na vlastním náměstí, tak i u Masarykova nádraží. Snad pouze chybí pasáž vedoucí pod zemí až ke Kotvě. Koncepce stavby stanice předpokládala, že nároží mezi Poříčím a V Celnici bude dostavěno, rovněž území staré celnice že bude mít zcela jiný a kultivovanější charakter, než tomu bylo v 80. letech. Že však bude náměstí Republiky předmětem snah budování „down town“, tomu nikdo z partnerů výstavby a ani v současné době nepřikládá váhy. Jsou zde představy o přestavbě Jiřských kasáren na úrovni socialistických



Stanice Luka na 5. úseku tratě B.

megalomanských projektů. Náměstí Republiky je ve floru a stanice metra tomu možná i trochu napomohla. Vývoj v ulici V Celnici tomu napovídá, i když Millenium Plaza je architektonicky mnohem méně zajímavé, než hotel Renaissance.

Na své období čeká území okolo Masarykova nádraží, které bylo kdysi v plánoch likvidováno a dnes čeká na renesanci v rámci příměstských rychlodrah a dostavě okolí. Jako v minulosti jsou České dráhy několik kilometrů za posledním vagonem vývoje. Stanice metra má však takové uspořádání, že umožní téměř jakoukoli transformaci území.

Stanice **Florenc**, bývalá Sokolovská, druhá přestupní stanice na této trati, poskytuje kromě hlavní úlohy – přestupu na linku C, také podmínky pro přestup na tramvaje a autobusy městské i meziměstské a mezinárodní. Dostavba území není ani na Těšnově na vedlejší koleji, přesto se vlastní stanice zatím nijak nedotkla. I zde však indukuje zájem o území a již dnes je patrný jeho přerod od nevzhledné periferie na velkoměstské prostředí.

V roce 1988 byl otevřen III. úsek tratě B jihozápadním směrem od Smíchovského nádraží k Novým Butovicím. Stanice **Radlická**, první za Smíchovským nádražím, je stanicí v území, které je sice blízko centra, ale jaksi za humny. Bylo dlouho zapomínanou periferií v atraktivním přírodním prostředí, které však svým relativním klidem pro bydlení může znamenat základ rozvoje. Stanice metra toto území vlastně otevřela.

Jinonická (bývalá bůhvíproč Švermova) je dnes již podstatně živější stanicí díky zástavbě U Kříže, byla také stanicí na cestě na Jihozápadní Město a slouží především místní obsluze. **Nové Butovice** (kdysi Dukelská – jakoby zde byla Dukla), je již významnou stanicí pražského Jihozápadního Města, v místě jeho východní hlavy. Vytvořila soubor budov na povrchu, který je jádrem přestupního uzlu na autobusy s rozsáhlým zázemím. Západní vestibul čeká na dostavbu komerčních budov. V okolí se však intenzivní investorská činnost silně projevuje, takže původní pustý sídlištní charakter území se postupně mění.

Rok 1994 je pro trať významný nejen prodloužením západním směrem ke Zličňu, ale zejména uvolněním od politických vlivů na výstavbu, a na architekturu zvláště. Na

stanicích V. úseku je to velmi významně patrné. Jedná se o skutečně lehkou trať, mělce zahloubenou se stanicemi těsně pod nebo nad povrchem, často s výhledy do krajiny. Z mostu lze přehlednout centrální park Jihozápadního Města. V historii výstavby tohoto městského celku hraje metro mimořádnou úlohu, neboť autoři konceptu zástavby vždy považovali trať metra se stanicemi za páteř celého souboru v plném souzvuku s projektanty metra. To je příčinou, že stanice V. úseku jsou v místech, které byly koncepčně připraveny pro jejich umístění. Také v jejich okolí je silně patrný vliv urbanistických koncepcí konce 80. let a začátku 90. let.

Stanice **Hůrka** se nachází v území, které by mohlo v budoucnu být nazýváno náměstím, stanice **Lužiny** je přímo v těžišti lokálního centra s několika budovami občanského vybavení, které však jeví nezájem velkých komerčních společností, raději stavějících na zelené louce bezměřítkové a nepražské stodoly. Těž stanice **Luka** má ve svém okolí takové objekty, na nichž je patrná finanční tíseň. Stanice metra však poskytuje podmínky, že kdykoli to bude zajímavé, obchody znovu ožijí – ku prospěchu občanů. Obdobně je tomu také u stanice **Stodůlky**. Obytné soubory byly koncipovány podle ekonomického a politického diktátu minulého režimu včetně objektů tzv. občanské vybavenosti a neposkytují příliš prostoru pro skutečně živou městskou atmosféru, jako ve vnitřním městě. Přesto je tu prostor, aby v sousedství stanic metra taková atmosféra vznikla. **Zličín** jako konečná stanice je využívána především jako přestupní uzel z příměstských autobusů, ale dnes je také východiskem cest do Shopping Parku Zličín, kam zajíždějí intervalové smluvní autobusy.



Stanice Palmovka – hloubená stanice bez sloupů.

Západně od Florence byl v roce 1990 otevřen II. úsek tratě B do stanice Českomoravská se 4 stanicemi. Stanice **Křížkova** v srdci historického klasicistního Karlína má vestibul poněkud složitě přístupný a ne příliš šťastně umístěný v Thámově ulici na povrchu. Přesto i zde se projevuje indukce rozvoje území prostřednictvím metra ve spoustě nových obchodů i novostaveb, jakou je budova Metrostavu. Hlavní význam stanice však stoupne v období po dokončení výstavby na Rohanském ostrově, kde se očekává jedno z hlavních středisek výstavby bytů a ostatních složek města. Tato perspektiva čeká i stanici **Invalidovna**, k níž by se měly soustředit cesty obyvatel budoucích Manin.

Palmovka je stanicí, která sice dnes ještě má jistý podíl na přestupech mezi tramvajovou a autobusovou dopravou, ale její hlavní smysl je v budoucím využití jako jádra centra Libně. Nad dnešními plochami pro autobusy v ulici Na Zertvách může vzniknout polyfunkční městský dům, který přinese občanům stále chybějící vybavení, když už musela zaniknout Hrabalova ulice Na hrázi (nebeského klidu).



Zařízení přestupního schodiště do střední lodi stanice Florenc.

Povrchové objekty stanice **Českomoravská** skryté uvnitř vysočanských bloků nejsou nevýznamným základem možného budoucího rozvoje. **Vysočanská** již dnes splňuje svou městotvornou úlohu otevřením západního vestibulu, který koresponduje s novou výstavbou severně od Sokolovské ulice s mnoha mimořádnými objekty včetně no-



Pohled na stanici Rajska zahrada.

15

vého ředitelství Dopravního podniku. Náměstí OSN má do budoucna předpoklady potvrdit svůj nový vznešený název. Na otevření další stanice Kolbenovy si ještě počkáme, ale nedávno byla otevřena stanice Hloubětín, umístěná v logickém těžišti sídliště Nový Hloubětín s živým okolím. Následující stanicí je jedna z nejzajímavějších a skutečně neobvyklých stanic pražského metra – Rajska zahrada. Název sice koliduje s mnohem známějším názvem území na Žižkově, ale obyvatelům sídliště Černý Most by mohl symbolizovat naději do budoucna. Uspořádání stanice je samo o sobě neobvyklé, unikátní a je architektonickým dílem v pravém slova smyslu. Je



Nástupiště stanice Rajska zahrada.

inspirativní a má jistě i vliv na formování svého okolí. Provoz sice v ní není nejpřehlednější, ale prostředí je vynikající. Konečná stanice Černý Most byla inspirátorem výstavby celé rozsáhlé komerční zóny po obou stranách Chlumecké ulice. Zvláště rozrůstající se počet obchodních center ospravedlňuje nejen polohu stanice, ale i její existenci, o níž byly v jisté době pochyby.

Jakoby trať B měla úkol propojit dvě nejsilnější se rozvíjející komerční zóny Prahy–Zličín s Černým Mostem přes centrum, je však připraveno odbočení ve stanici Stodůlky pro větev směřující do území Západního Města, které by mělo být hlavní koncentrací nové bytové výstavby v Praze.

Architektura stanic tratě B je založena po zkuš-



Perspektiva boční lodi stanice Moskevská v pojetí ruských architektů.

dařilo prosadit dvě sloupové stanice s rozšířenou střední lodí pro obě přestupní stanice. Dále se podařilo dosáhnout také rozšíření eskalátorových tunelů a zvětšení počtu průchodů mezi loděmi nástupišť. Všechna tato podstatná konstrukční vylepšení přinesla fyzické zvětšení všech tunelových prostorů a spolupůsobení všech tří staničních lodí a tím zvýšení přehlednosti a celistvosti.

Snaze dosáhnout co nejvýraznějšího uvolnění a odlehčení všech podzemních prostorů odpovídají zásady tvorby prostředí veřejných prostorů. Také tato trať má nástupiště stanic vzájemně výrazově příbuzná pro docílení primární orientace cestujících a současně vzájemně odlišná. Jednotlivými prvky jsou bílá klenba všech prostorů nepřímou nasvětlená sodíkovými výbojkami a žlutý nosič osvětlení, informací a ozvučení. Rozlišení stanic je dosaženo individuálně uplatněnými obkladovými prvky ze skla nebo keramiky. Na všech stanicích I., II. a III. úseku (od Nových Butovic po Českomoravskou) jsou tyto zásady uplatněny zejména

u ražených stanic a modifikovaně i u stanic hloubených. U těchto stanic dominuje snaha propojit výrazově všechny podzemní i povrchové objekty do celistvého dojmu.

Pro trať B byly speciálně vyvinuty zcela nové obkladové prvky ze skla. Jsou to jednak deskové obkladové panely z vrstveného bezpečnostního skla Conex s probarvenou zalisovanou fólií, lisované tvarovky z velmi odolného varného skla a unikátní čočky z tepelně zpracovaného a pokoveného skla na Náměstí Republiky. Uplatnění skla je motivováno nejen estetickými, ale i optickými a psychologickými hledisky. Sklo svou jiskřivostí pomáhá odlehčovat podzemní prostory a eliminovat možný pocit stísněnosti. Kromě tohoto technického uplatnění se sklo podařilo aplikovat jako specificky český výtvarný materiál na několika výtvarných dílech.

Keramiky se stala druhým nejfrekventovanějším obkladovým materiálem na trati B. Také tvarovky z tohoto tradičního českého materiálu byly pro trať B speciálně vyvinuty. Autor tohoto seriálu článků zastával do roku 1985 funkci hlavního architekta metra a byl propagátorem uplatnění skla. Přes všechny problémy spojené s jeho aplikací si troufá dnes tvrdit, že všechny formy skla, použité na trati B jsou ve výsledném architektonickém výrazu úspěšnější, než poněkud folklorní či rustikální výraz keramiky. Sklo je preciznější, vznešenější a více odpovídá velkorysosti prostorové koncepce nástupištních prostorů. Dnes, kdy se v architektuře stále více prosazuje metoda „high technology“, je sklo tomuto po-

nostech z předchozích tratí na dosažení co největšího a skutečného uvolnění všech veřejných prostorů stanic a celkově velkorysého a nevšedního účinku. Výhodiskem, jak splnit tento záměr, bylo především konstrukční a stavební řešení. Pro stanice, u nichž bylo nutné zkrátit střední loď nástupištního prostoru, byla vyvinuta prakticky nová konstrukce pilířových stanic se zmenšenými pilíři a zúžením šířky celého nástupiště. Kromě toho se po-



Práce ve stavební jámě podchodu na Junfgmannovae náměstí (první polovina 80. let 20. století).

jetí nejbližší a bude zcela jistě pomaleji „morálně“ stárnout, než tradiční keramiky.

Ve stanicích tratě B se také poprvé objevila svodidla u sloupů, pilířů a stěn pro ochranu obložení. Dnes se stala standardním prvkem vybavení všech stanic.

Zvláštní pozici v architektuře stanic tratě B zaujímá stanice Anđel. Politické rozhodnutí vedlo k tomu, že architektonické řešení této stanice bylo zpracováno v Moskvě projektanty Metrogiprotransu a pražský Metroprojekt zpracoval řešení stanice Pražská v Moskvě. Nepodařilo se však přesvědčit moskevské projektanty přizpůsobit se přijatým zásadám pro trať B a vytvořili řešení, které je pro moskevské metro tradiční. Naštěstí je provedení kamenných obkladů i ostatních prvků kvalitní a dnes jsou po sejmutí ideologické mozaiky ve vestibulu u Anđela bronzové desky za kolejištěm s výtvarně neumělými naivními politickými motivy a nápis ve ves-



Perspektiva nástupiště ražené sloupové stanice.

tibulu u Ženských domovů jedinými relikty této zvláštní spolupráce. Objektivně je možné konstatovat, že nástupištní prostor i oba eskalátorové tunely vcelku působí uvolněně a dobře a klenba s nepřímým osvětlením zapadá do konceptu tratě B.

Měly založené stanice na Jihozápadním Městě a u sídliště Černý Most jsou architektonicky uvolněně, suverénní a na vysoké tvůrčí úrovni. Rozhodně není na závalu, že neodpovídají plně zásadám vypracovaným především kvůli začlenění do systému ochrany obyvatelstva. Metoda, kterou lze pracovně nazvat „lehkou trať“ je rozhodně perspektivní, pro město i veřejnost příznivější, než většinou těžkopádné „těžké“ řešení hloubených stanic, konstrukčně zesilovaných kvůli začlenění do systému ochrany obyvatelstva.

Z hlediska optimálního propojení stanice či tratě metra s městem je možné prohlásit, že stanice Rajska zahrada tratě B a Vyšehrad na trati C jsou nejbližší ideálu. Poskytují cestujícím výhledy na město a naopak městu se otvírají svými živými interiéry, významně oživují prostředí města a deklarují svou městotvornou aktivitu. Do budoucna by tato cesta měla být uzákoněna. Ochráně obyvatelstva zcela jistě postačí podstatně účinnější tunely a stanice lze potom řešit jako společenské sály.

Ing. arch. Evžen Kyllar, Metroprojekt Praha, a. s.

Co ukázal průzkum „Dopravní barometr 2000“?

Jak jsou cestující spokojeni s kvalitou služeb, které jim dopravce poskytují? Které aspekty hodnotí nejlépe a které nejhůře? A kterým z nich přiřkládají největší význam při celkovém hodnocení přeprave? To jsou otázky, na které se snaží nalézt odpověď tzv. Dopravní barometr – sociologický průzkum, navržený podle mezinárodního vzoru a modifikovaný pro podmínky České republiky. Tento průzkum, v jehož rámci se porovnává několik dopravců najednou, se u nás poprvé uskutečnil v loňském roce. Do srovnávacího šetření provedeného a vyhodnoceného společností SOFRES-FAC-TUM se zapojila šestice dopravních podniků ze šesti českých a moravských měst: Českých Budějovic, Hradce Králové, Tábor, Opavy, Ostravy a Prahy. Průzkum v Praze se uskutečnil mezi 23. říjnem a 6. listopadem a zúčastnilo se ho 543 respondentů z řad cestujících využívajících služeb MHD.

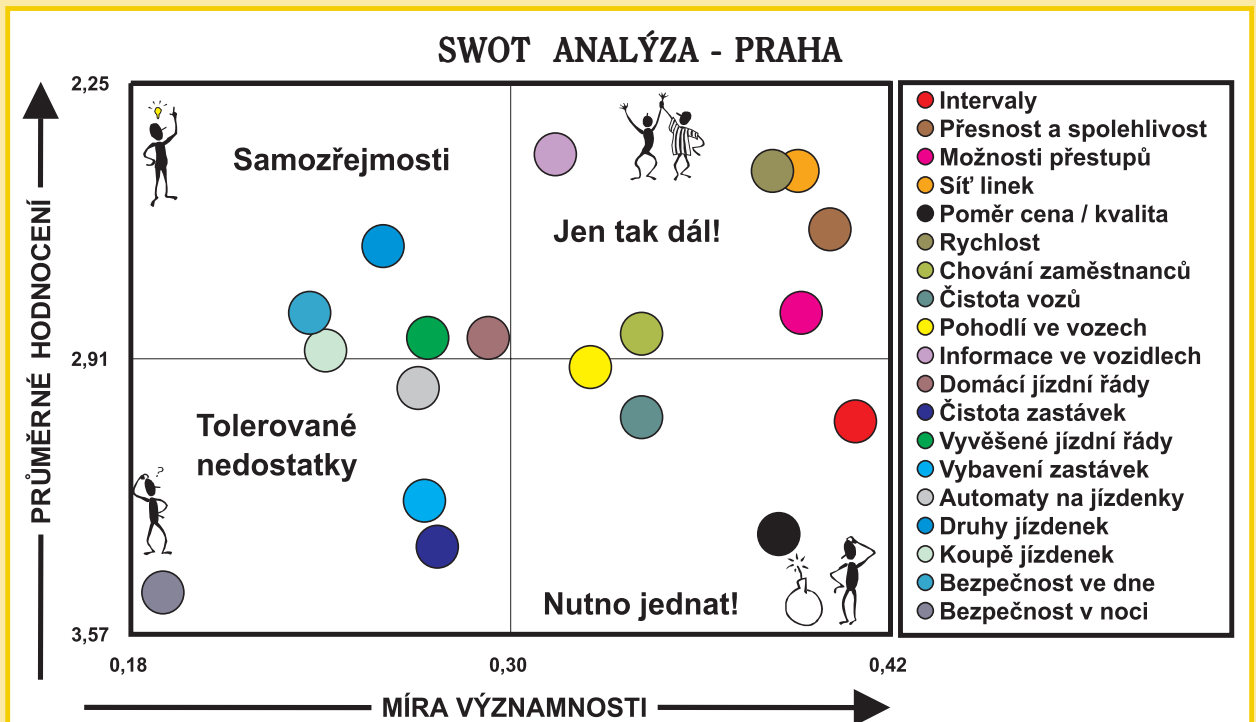
Pražský dopravní podnik se v očích svých klientů umístil na třetím místě; podle „školního“ známkování (stupnice od jedničky do pětky) byla celková spokojenost s kvalitou našich služeb ohodnocena známkou 2,91 (průměr šestice zúčastněných dopravních podniků byl nepatrně horší – 2,96). Výsledky vzájemného srovnání sexteta dopravních podniků vykazují některé zajímavé názorové tendence, které platí zřejmě obecně v českých a moravských městech nabízejících služby MHD. Pozitivně hodnotí cestující například nabídku různých druhů jízdného nebo přesnost a spolehlivost (dodržování jízdních řádů). Negativně (a to výrazně) hodnotí cestující ve všech šesti zkoumaných městech poměr mezi kvalitou služeb a výší jízdného. Vzhledem k tomu, že například v Německu je při podobných průzkumech tento aspekt hodnocen výhradně pozitivně, lze se domnívat, že negativní hodnocení

českých a moravských cestujících úzce souvisí s vývojem naší země v posledním desetiletí a se všeobecnými očekáváními našich občanů. Vedle vzájemného srovnání nabízí Dopravní barometr 2000 samozřejmě i podrobné rozborly hodnocení

Jen tak dál – nejdůležitějšími faktory v této skupině jsou: přesnost a spolehlivost dopravy, možnosti přestupů a návaznosti linek, síť linek a rychlost dopravy.

Samozřejmosti – patří sem především nabídka různých druhů jízdného, kterou cestující hodnotí velmi dobře.

Nutno jednat – v této skupině se nacházejí čtyři vlivné faktory, vyvolávající nespokojenost: intervaly (tzn. četnost spojů), poměr mezi kvalitou služby a cenou jízdného, čistota ve vozech a pohodlí ve vozech (zde



jednotlivých měst. Dozvídáme se z nich nejen to, jak cestující hodnotí dílčí aspekty služeb dopravního podniku, ale i jaké mají tyto aspekty váhu při jeho celkovém hodnocení. Pomocí tzv. SWOT analýzy lze jednotlivé aspekty přehledně rozdělit do čtyř skupin: skupina „Jen tak dál“ (patří sem ty charakteristiky provozu, které cestující hodnotí pozitivně, a zároveň jsou nejvýznamnější pro celkové hodnocení přeprave); skupina „Samozřejmosti“ (pozitivně hodnocené, avšak pro celkové hodnocení méně významné aspekty); skupina „Nutno jednat“ (negativně hodnocené a pro celkové hodnocení významné aspekty); skupina „Tolerované nedostatky“ (negativně hodnocené, avšak pro celkové hodnocení méně významné aspekty).

A jak dopadl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost? Jedná se zejména o naplněnost vozidla, kvalitu sedadel, dostatečné temperování a větrání. **Tolerované nedostatky** – např. čistota a vybavení zastávek. V detailní zprávě k výzkumu jsou všechny faktory dále podrobně rozvedeny a komentovány. Dopravní barometr 2000 poskytuje každému ze zúčastněných dopravních podniků možnost „nahlédnout“ do smýšlení jeho zákazníků, uvědomit si, kde panují nedostatky, a které z nich považují cestující za nejzávažnější. Hodnotu tohoto výzkumu lze plně docenit po několika letech, kdy budou provedena opakovaná šetření. Ta ukáží, jaké posuny ve veřejném mínění nastaly, a jak se přepravci podařilo zlepšit vlastní obraz v očích cestujících veřejnosti.

Marek Šešeb



Cvičení v metru

Dopravní úsek odštěpného závodu Metro ve spolupráci s technickým úsekem a službou ochranného systému pořádal námětové cvičení pod názvem „pád osoby pod soupravu M1“.

Cvičení se uskutečnilo v noční přepravní výluce v pátek 9. března letošního roku ve stanici metra Roztyly. Byl předpokládán střet vlaku s osobou, která zůstala ležet pod druhým podvozkiem prvního vozu soupravy M1 u nástupiště.

Při akci byla simulována skutečná situace se zaměřením na činnost při zajištění vozidla, vypínání/zapínání napájení a zkratování přívodní kolejnice, vysazení cestujících, poskytnutí první pomoci, zajištění a zdokumentování stavu místa. Pohotovostní skupina rozpojila soupravu mezi prvním a druhým vozem a první vůz odtláčila. Po vyproštění postižené osoby se provedlo zpětné spojení soupravy.

Dvoje fotografií Miloše Komárka se k tomuto cvičení vracíme.

—red—



Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Metro nabízí

Penzion Nimrod u Mariánských Lázní

Penzion je situován 3 kilometry severně od Mariánských Lázní směrem na obec Prameny v klidném prostředí Slavkovského lesa a nabízí dobré podmínky pro návštěvu zajímavých míst v okolí a na turistiku. Nejlepší podmínky pro rekreaci jsou v období červen až září, kdy je pro zaměstnance o. z. Metro, rodinné příslušníky, případně ostatní zájemce rezervována polovina kapacity. V ostatních obdobích je možná individuální rezervace.

K dispozici jsou 4 pokoje ve 2. poschodí:

č. 201 – dvoulůžkový, **č. 202** – třílůžkový, **č. 203** – čtyřlůžkový, **č. 204** – třílůžkový.

Rekreace je nabízena po celý rok formou polopenze, v šestidenních turnusech, které začínají v neděli večer a končí v sobotu snídaní.

Rezervace pro zaměstnance o. z. Metro končí vždy tři dny před zahájením turnusu.

Týdenní poplatek (v Kč) za ubytování a stravování formou polopenze činí:

	pro zaměstnance a rodinné příslušníky	cizí
dospělé osoby	1980,- Kč	2310,- Kč
děti do 10 let	1620,- Kč	1710,- Kč

Mimo to hradí rekreační tzv. lázeňský poplatek, který činí 10,- Kč za osobu a den.

Poplatek za rekreaci bude hrazen přímo v rekreačním středisku.

Penále za storno poukazu provedené méně než 7 dnů před nástupem činí 50% z částky za ubytování.

Pokoje jsou rezervovány do 17.00 hodin v den nástupu rekreace. V den odjezdu je nutno pokoj uvolnit do 9.30 hodin. **Doprava** do pensionu není zajišťována. S nájemcem je možno dohodnout odvoz od nádraží v Mariánských Lázních.

Zájemci o rekreaci se mohou přihlásit na personální oddělení v budově A depa Kačerov, 1. patro, dveře č. 111, telefon 226 72 934, případně 226 72 948.

Rekreační středisko Těň

Středisko Těň se nachází nedaleko Rokycan v osadě Smolárna 2 kilometry od obce Strašice. Je umístěno v lesnaté krajině, která je bohatá na lesní plody. V areálu je možnost koupání v bazénu (5x3 metry). Další možnosti koupání jsou v rybnících v Kařežu, Mýtě a v Dobřívě, které jsou vzdáleny 5 až 7 km. V okolí jsou velmi dobré podmínky na cykloturistiku. Zařízení je v provozu od poloviny června do konce září.

Kapacita střediska: 2 dvoulůžkové pokoje, 3 čtyřlůžkové chaty, 4 čtyřlůžkové stany, 5 dvoulůžkových chatiček, které jsou vybaveny molitanovými matracemi a spacími pytli. V objektu je sociální zařízení – sprchy a teplá voda. Rekreační mají možnost vaření ve společné kuchyni vybavené elektrickým sporákem, lednicemi a základním kuchyňským a jídelním vybavením.

Ceny a volné termíny nebyly do uzavírky tohoto čísla známy.

Blíže informace o rekreaci vám poskytne paní Fortelná na telefonním čísle 226 72 934.

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Rekreační středisko Hlavatce

Chatový tábor se nachází v krásné krajině jižních Čech, blízko obce Planá nad Lužnicí v stejnojmenné obce Hlavatce na lesním pozemku u rybníku Rytíř.

Rekreační zařízení se skládá z dvaceti čtyřlůžkových chatiček, sociálního zázemí (WC, sprchy), společné kuchyně a společenských prostor. Chatičky jsou vybaveny pro možnost individuálního vaření rekreačních na PB vařiči, základním nádobím pro 4 osoby a vlastní ledničkou.

Okolní krajina je ideální pro turistiku, cykloturistiku (možnost bezplatného zapůjčení jízdních kol přímo v areálu rekreačního střediska), houbaření nebo pro výlety po okolních pamětihodnostech.

Rybník Rytíř rovněž nabízí možnost ke koupání nebo k provozování vodních sportů. Ve středisku jsou rov-

Možnosti letní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

něž k dispozici lodě a šlapadlo k vyjížděním po hladině tohoto jihočeského rybníka.

V areálu je k dispozici vlastní udírna a společné ohniště ke strávení příjemných chvil v táboráku.

Volné jsou následující turnusy:

Číslo	termín	Cena včetně DPH
I.	16. 6. – 23. 6.	800,- Kč
II.	23. 6. – 30. 6.	1 000,- Kč
III.	30. 6. – 7. 7.	1 800,- Kč
V.	14. 7. – 21. 7.	1 900,- Kč
IX.	11. 8. – 18. 8.	1 800,- Kč
X.	18. 8. – 25. 8.	1 800,- Kč
XI.	25. 8. – 1. 9.	1 800,- Kč
XII.	1. 9. – 8. 9.	800,- Kč

Uvedené ceny platí za čtyřlůžkovou chatku, v ceně je rovněž jedna PB bomba. Spotřebovanou elektřinu v chatce platí rekreační přímo správci střediska.

Zájemci o rekreaci se mohou hlásit u paní Eisenhutové (o. z. ED – provozovna Žižkov, telefon 96 12 48 02). Od 15. dubna do 31. května je nutné rekreaci uhradit oproti rekreačnímu poukazu. V případě slev (příspěvků zaměstnavatele) je nutné rovněž doložit předfakturační doklad.

Rekreační stanový tábor Radava

Rekreační středisko se nachází na pravém břehu Orlického jezera v blízkosti vesnice Chrást v katastru obce Kovářov. Ubytování je poskytováno ve čtyřlůžkových stanech, které jsou vybaveny lůžkovinami, nádobím na vaření a stolování, vařičem a stolkem. V areálu je chata Diana, která slouží jako občerstvovací základna.

Cena: 1 200,- Kč za stan na týden

Zájemci o pobyt se mohou přihlásit u pana Kureše (o. z. ED – Traktérní vedení, telefon 96 12 50 38).

Stanový tábor Vrcovice

Tábor je umístěn v oddělené části veřejného tábořiště na břehu řeky Otavy, kde jsou dobré podmínky na koupání, rybaření a výlety do okolí. Ubytovat se lze ve čtyřlůžkových stanech s veškerým vybavením (mimo příbory), stravovat se můžete i v blízké restauraci.

Termín: 30. června až 25. srpna 2001

Ceny: pro zaměstnance DP 150,- Kč za stan denně, pro ostatní zájemce 170,- Kč za stan denně

Přihlašovat k pobytu se můžete u pana Millera (o. z. ED – Opravna tramvaj, telefon 96 12 37 05 v pracovní dny mezi 7. a 9. hodinou ranní).

Rekreační středisko Vesna

Rekreační středisko Vesna je umístěno v krásném, klidném prostředí Jizerských hor, asi 6 km od Jablonce nad Nisou v malebné horské vesničce, Nové Vsi nad Nisou. Toto středisko vám nabízí velké možnosti pro turistiku a výlety, až již přírodou (Černá Studnice, Smržovka) po velkém množství značených cest nebo do okolních měst – Liberec se ZOO, botanicou zahradou a lanovkou na Ještěd, Jablonce nad Nisou s nádhernou přehradou i krytým bazénem a sklářským muzeem. Ideální rodinná rekreace s možnostmi grilování, pečení selat a kuřat, ruským kuželníkem a kulečnickem.

Ceny:

Vesna I	420,- Kč	(noc, polopenze)
Vesna II	300,- Kč	(noc, polopenze)
Bungalov	600,- Kč	(4 lůžka za noc, bez stravy, TV)

Zájemci se mohou hlásit přímo v penzionu Vesna u paní Papouškové na telefonním čísle 0428/72 10 05.

Rekreační chata Rustonka

Chata se nachází ve Velké Úpě v blízkosti lanové dráhy na Portásky. V době uzavírky tohoto čísla ještě probíhala zimní rekreace, a tak o podobě letní rekreace ještě nebylo rozhodnuto. Blíže informace přineseme v příštím čísle podnikového měsíčníku.

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Rekreační středisko Lučanka

Rekreační středisko Lučanka leží v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou, blízko známé rozhledny Bramberk. Patnáct minut chůze od střediska je koupaliště, možnost koupání je i na přehradě v Jablonci nad Nisou. V rekreačním středisku si můžete vypůjčit horská kola.

Kapacita střediska je 50 lůžek s možnostmi přistýlek.



Pokoje jsou rozděleny na jedno čtyřlůžkové apartmá a dvou- až pětilůžkové pokoje. Na pokojích jsou umyvadla s teplou a studenou vodou, sprchy a WC jsou na patře.

Stravování je zajištěno formou plné penze i polopenze ve vlastní jídelně. V objektu je stylová vinárna s krbem, kde lze trávit příjemné večery.

Doprava na toto středisko je individuální. Příjezd k chatě je možný pro osobní vozy i autobusy v každém ročním období. Parkování je umožněno přímo u chaty. Zaměstnanci o. z. Autobusy mají **slevy** z níže uvedených cen.

Ceny za osobu a den v Kč v období 30. června až 1. září 2001:

Plná penze	Dospělí	Děti do 10 let
Pokoj č. 1	290,-	260,-
Pokoj č. 2 – 10	270,-	240,-
Pokoj č. 11 – 13	250,-	220,-
Polopenze		
Pokoj č. 1	230,-	200,-
Pokoj č. 2 – 10	210,-	180,-
Pokoj č. 11 – 13	190,-	160,-

Ceny za osobu a den v Kč v období 17. března až 30. června a 1. září až 21. prosince 2001:

Plná penze	Dospělí	Děti do 10 let
Pokoj č. 1	240,-	210,-
Pokoj č. 2 – 10	220,-	190,-
Pokoj č. 11 – 13	200,-	170,-
Polopenze		
Pokoj č. 1	180,-	150,-
Pokoj č. 2 – 10	160,-	130,-
Pokoj č. 11 – 13	140,-	110,-

Zájemci o rekreaci se mohou hlásit v o. z. Autobusy, U vozovny 6, 108 56 Praha 10, telefon: 02/96 13 33 20, fax: 02/96 13 33 35.

Rekreační středisko Soutice

Rekreační středisko Soutice je umístěno v krásném prostředí na soutoku řek Želivky a Sázavy, vhodném pro rybolov a sběr lesních plodů. Ubytování je ve dvou-podlažních chatách pro 2 rodiny. V každém podlaží je 1 pokoj se 4 lůžky. V přízemí je společná kuchyň s nádobím, remoskou a 2 vařiči na propan-butan. Naplnění bomby není v ceně. V ceně jsou lůžkoviny včetně povlečení.

Doprava na rekreační středisko je individuální.

Ceny (včetně DPH) v Kč za ubytování za 1 den v sezóně od 16. června do 30. června a od 1. září do 15. září 2001:

Nájem 1 pokoje	do 3 dnů	280,-
Nájem 1 pokoje	do 7 dnů	270,-
Nájem 1 pokoje	nad 7 dnů	260,-
Při nájmě celé chaty zaplatíte výhodnější cenu:		
Cena	do 3 dnů	390,-
Cena	do 7 dnů	380,-
Cena	nad 7 dnů	370,-

Ceny (včetně DPH) v Kč za ubytování za 1 den v sezóně od 30. června do 1. září 2001:

Nájem 1 pokoje	do 3 dnů	380,-
Nájem 1 pokoje	do 7 dnů	370,-
Nájem 1 pokoje	nad 7 dnů	360,-
Při nájmě celé chaty zaplatíte výhodnější cenu:		
Cena	do 3 dnů	490,-
Cena	do 7 dnů	480,-
Cena	nad 7 dnů	470,-

Zájemci o rekreaci se mohou hlásit v o. z. Autobusy, U vozovny 6, 108 56 Praha 10, telefon: 02/96 13 33 20, fax: 02/96 13 33 35.

Rodinná rekreace v rekreačním středisku Červený mlýn v Nuzicích

Rekreační středisko leží v krásné krajině jižních Čech mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice a je obklopeno lesy. Ubytování je ve čtyřlůžkových chatičkách, které mají malou verandu. Chatičky jsou vybaveny dvouvařičem na propan-butan, infrazářičem, ledničkou a kempingovým nábytkem.

V ceně poukazu je započítáno zapůjčení lůžkovin včetně povlečení a jedna 2 kg propan-butanová láhev k vařiči na jeden týden. Správce střediska nabízí poskytování dalších služeb v místě pobytu (prodej nápojů, mražených výrobků a občerstvení s možností posezení na terase, která je vybavena stoly se slunečníky). V měsících červenci a srpnu je možno si objednat stravování v letním táboře Dopraváček.

Cena za poukaz v Kč za 1 den

od 1. května do 30. června a od 1. září do 24. září 2001:

Nájem 1 chatičky:	
– zaměstnanec o. z. A	190,-
– ostatní zájemci	220,-

Cena za poukaz v Kč za 1 den od 1. července do 31. srpna 2001:

Nájem 1 chatičky:	
– zaměstnanec o. z. A	200,-
– ostatní zájemci	240,-

Volné termíny: 1. 5. až 14. 7., 25. 8. až 24. 9.

Upozorňujeme rekreanty, že v případě použití vlastního vozidla se platí 40,- Kč/týdně za použití cesty, která není majetkem o. z. Autobusy. Tato částka se platí u správce rekreačního střediska a na základě zaplacení bude na každé vozidlo vydána vjezdová karta, která opravňuje ke vjezdu do prostoru rekreačního střediska. Provozovatel dále upozorňuje na povinnost uhradit cenu poukazu minimálně 30 dní před nástupem na rekreaci. Po termínu je poukaz nabídnut jinému zájemci!

V případě zájmu o pobyt v rekreačním středisku Červený mlýn se obraťte na pana Čadu z odborové organizace o. z. Autobusy, U Vozovny 6, Praha 10 (vchod C 1), telefon: 96 13 30 08, 96 13 30 04, fax: 96 13 46 99.

Ředitelství společnosti nabízí

Rekreační středisko Hájenka

Horská chata Hájenka stojí v nadmořské výšce 1 100 metrů nad mořem, nad známým zimním střediskem Pec pod Sněžkou. Pokoje jsou vybaveny vlastním sociálním zařízením, WC a sprchou.

Na Hájence můžete strávit **Velikonoce v termínu** od 13. do 16. dubna 2001.

Cena za ubytování a polopenzí činí 380,- Kč na osobu a den.

V **letní sezóně** jsou pro vás připraveny týdenní pobyty s polopenzí, jejichž **cena** je 1 960,- Kč.

Děti do 10 let mají 10% **slevu**.

V blízkosti chaty najdete tenisový kurt, nohejbalové a volejbalové hřiště.

Blížší informace získáte na telefonních číslech 0439/896 331 a 0602/117 797, kde se můžete i přihlásit.

Rekreace pro děti

Odstěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Letní dětský tábor Břasy

Plavecký tábor v Břasích u Rokycan je určen pro děti

ti ve věku od 7 do 15 let. Tábor leží v těsné blízkosti velkého koupaliště v zalesněném údolí.

Ubytování: ve 2 lůžkových stanech s podsadou

Stravování: 5 x denně zajištěno školní jídelnou

Tábor je uspořádán ve dvou turnusech:

I. turnus od 30. června do 21. července, hlavní vedoucí paní Ilna Šandová,

II. turnus od 21. července do 11. srpna, hlavní vedoucí pan Ivan Rajtr.

Cena poukazu pro děti zaměstnanců 2 800,- Kč, pro ostatní 3 700,- Kč.

Platba poukazu musí být provedena v hotovosti do 31. května u slečny Dvořákové, která v oddělení sociální služby v Sokolovské ulici 217/42, Praha 9, 3. patro, číslo dveří 305, telefon 96 12 22 50 přijímá přihlášky do 26. dubna 2001.

Odstěpný závod Autobusy nabízí:

Letní dětský tábor – Dopraváček Nuzice

Odstěpný závod Autobusy nabízí letní tábor pro děti zaměstnanců ve věku od 6 let do 15 let v rekreačním středisku v Nuzicích.

Tábor leží v překrásné krajině jižních Čech, mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice obklopené lesy. V letním táboře Dopraváček je 30 čtyřlůžkových chatiček a 50 dvoulůžkových stanů. Pro rekreační využití jsou dětem k dispozici lodě a další sportovní potřeby. Strava je pro děti zajišťována 5 x denně (včetně svačin). O děti během pobytu pečují zkušení vedoucí včetně lékaře.

Odstěpný závod Autobusy zajišťuje letní tábory ve třech turnusech:

I. turnus: 30. června až 21. července,

II. turnus: 21. července až 9. srpna,

III. turnus: 9. srpna až 28. srpna.

Odjezdy autobusů na jednotlivé turnusy budou upřesněny v pokynech pro rodiče při vydání poukazu.

Cena poukazu: děti zaměstnanců: I. turnus 3 500,- Kč, II. a III. turnus 3 300,- Kč. Ostatní děti: I. turnus 4 400,- Kč, II. a III. turnus 4 200,- Kč.

V ceně poukazu je zahrnuto: ubytování, stravování 5 x denně, doprava a pojištění dětí.

Upozorňujeme na skutečnost, že dítě bude zařazeno na letní tábor až v okamžiku zaplacení poukazu!

V případě zájmu o informace a přihlášky (do 5. května 2001) na tábor o. z. Autobusy se obraťte na pana Čadu, telefonní číslo: 96 13 30 08, 96 13 30 04, fax: 96 13 46 99.

Z podkladů jednotlivých odstěpných závodů sestavila Daniela Procházková

Jak se naši řidiči vyrovnali s novým zákonem č. 361/2000 Sb.?

Konec druhého tisíciletí a vstup do nového tisíciletí byl nejen pro naše řidiče autobusů, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu značně dramatický. Dlouhé čekání na konečný obsah nového zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých souvisejících zákonů, velká nejasnost v otázce jejich platnosti od 1. ledna 2001 a vydání zákona č. 361/2000 Sb. „na poslední chvíli“ způsobily, že se řidiči nemohli včas důkladně připravit na změnu v pravidlech silničního provozu.

Tato situace nekomplikovala život jenom řidičům autobusů, ale i pracovníkům vedení odstěpného závodu. Zejména pracovníci dopravního úseku se podíleli na zajištění důležitých informací pro řidiče. Již v průběhu celého roku 2000 informovali řidiče z dostupných materiálů o připravovaných změnách v oblasti provozu na pozemních komunikacích při pravidelném poučování řidičů. V polovině prosince roku 2000 zajistili pro každého řidiče výtisk jedné brožury zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Dále bylo, na základě provedených kontrol a zjištěných nedostatků, vydáno dne 18. ledna 2001 „Upozorně-

nf“ dopravního úseku pro řidiče autobusů, ve kterém byli upozorněni na důležitá ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. týkající se zejména:

- absolutního zákazu kouření v autobusech,
- jízdy s rozsvíceným osvětlením vozidla v denní době v období, kdy neplatí letní čas,
- přednosti chodců na vyznačených přechodech a nutnosti zvýšené opatrnosti a ohleduplnosti.

Mimo opatření provedená dopravním úsekem o. z. Autobusy byla vydána dopravním ředitelem naší společnosti 27. prosince 2000 informace „**Aplikace zákona o provozu na pozemních komunikacích**“, kterou byli řidiči informováni o nových změnách oproti vyhlášce č. 99/89 Sb. o pravidlech silničního provozu a byli s ní seznámeni na všech garážích.

A jaké zkušenosti máme po měsíční platnosti nového zákona? Můžeme konstatovat, že jsou vcelku uspokojivé. Byli bychom zřejmě velkými optimisty, kdybychom předpokládali, že všichni řidiči budou od 1. ledna sto procentně plnit všechny povinnosti vyplývající z nového zákona. První kontroly provozu zaměřené na dodržování nových ustanovení zákona ukázaly, že nejčastější nedostatek byl v dodržování ustanovení o jízdě s rozsvíce-

ným předepsaným osvětlením vozidla v denní době. Tento nedostatek nespočíval v neznalosti zákona, ale v neuvědomění si této důležité povinnosti řidičem při odjezdu z konečné zastávky, zejména po delším přerušení jízdy. Prováděné kontroly sledovaly i ohleduplnost našich řidičů k chodcům. V této problematice nebyly zjištěny vážnější závady, které by ohrožovaly bezpečnost chodců. Pracovníci provozní kontroly a dopravního dispečinku ihned po zjištění nedostatku upozorňovali řidiče na dodržování zákona. Upozorňování řidičů na zjištěné nedostatky přímo na lince se kladně projevilo v jejich rychlém odstranění.

Že problematika dodržování ustanovení nového zákona nebyla v prvních dnech letošního roku slabinou jenom našich řidičů, je vidět u řidičů ostatních vozidel v silničním provozu ještě v současné době.

V současné době se dá říci, že i naši řidiči v zásadě zažili nová pravidla v provozu a k nedostatkům již dochází spíše výjimečně. Věřme našim řidičům, že budou důsledně dodržovat zákon o provozu na pozemních komunikacích a svou ohleduplností přispějí k zvýšení celkové a potřebné bezpečnosti silničního provozu.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Stanislav Trdý



Pravděpodobně nejnižší tramvajový staniční sloupek býval v zastávce Štěpánská v Ječné ulici (foceno 20. června 1972).

Snad jen v úplných počátcích MHD stavěly dopravní prostředky na smluvených místech, respektive na místech obvyklých, a to bez nějakého zvláštního označení. Takovým místem bylo třeba náměstí, hřbitov, nádraží, hotely nebo hostince. Kromě toho se zcela běžně stavělo na libovolném místě podle požadavku vystupujícího či jízdy chtivého pasažéra. S touto zvyklostí se ostatně můžeme setkat dodnes v síti veřejné autobusové dopravy.

Velmi brzy však začaly být určovány pevné body pro zastávky, které často byly i součástí koncese. S tím

Malé ohlédnutí za staničními sloupky v Praze

ovšem vznikla nutnost nějak tato místa označit. Posléze se v řadě měst staly tyto zastávkové sloupky či jen tabulky nejen součástí městského inventáře, ale především vizitkou dopravce.

Praha používala zastávkové tabulky již v dobách koňky, posléze pak u elektrických tramvají, autobusů i trolejbusů. Znamé ozdobné rámy těchto tabulek patřily dlouhá léta ke koloritu pražských ulic. K zásadnímu zlomu došlo zhruba po roce 1955, když se postupně začaly tyto rámy nahrazovat jednoduchou konstrukcí ze svařených trubek. Současně s tím však bohužel začíná také velmi neblahá éra totální degradace označení stanic, která vyvrcholila v podstatě v přímé vazbě na grandiózní rozvoj autobusové dopravy. Období let přibližně 1960 až 1975 lze pak označit za naprostý úpadek ve vybavení zastávek, ba přímo za chaos. Způsobů označení stanic bylo téměř nespočítatelné. Tabulky byly umísťovány na nejroztočivější sloupky, ale také na domy, sloupky trakčního či jiného vedení, příčné dráty, lampy veřejného osvětlení, sloupky dopravních značek, stromy (!)

a podobně. O jízdních řádech, natož platných, si člověk přechásto mohl nechat jen snít.

Opravdu velkým úspěchem, za nímž se skrývá obrovské množství většinou netušené práce, je současný stav označení stanic MHD nejen v Praze, ale i zároveň v celé široké příměstské oblasti. Nedá se říci, že by nynější zastávkový sloupek oplýval výtvarnou hodnotou. Je však robustní, poměrně odolný vůči vandalům, nepřilíší náročný na výrobu. A hlavně spolehlivě signalizuje místo zastávky jak na rušné ulici v centru, tak na zapadlé předměstské okresce. Bereme to jako samozřejmost, zvykli jsme si.

Přitom stačí zajet třeba do Plzně, a najednou vám na mnoha místech oči bezradně těkají ve snaze najít zastávku. To není pomluva Plzně, to je jen názorná ukázka stavu, který panoval i v Praze ještě před několika málo lety.

Pamětníkům pro připomenutí, ostatním možná i pro zasmání, nabídneme malý výběr z pestré škály označování stanic v době před 25 až 30 lety. Podotýkám, že ve všech případech šlo o trvalý stav, nikoliv o náhodnou záležitost.

Text a foto: Jiří Čermák



1



2



3



4

1 Staniční sloupek u Národního divadla připomínal spíš vánoční stromček. Kuriózní bylo i jeho označení: ač v této stanici stavěly čtyři tramvajové linky a jen jedna autobusová, na sloupku byla tabulka se symbolem autobusu (foceno 21. května 1973).

2 Při pohledu na tento sloupek měl člověk pocit až jakéhosi nevyřčeného mementa, obzvláště zraků a pomíjivosti. Stanice Černokostecká z centra (foceno 30. dubna 1974).

3 Dá se říci, že tento snímek plně a věrně charakterizuje stav autobusových zastávek v da-

né době. Jedinou informací, kterou poskytoval, bylo to, že tu stojí nějaký autobus. Jaký a kdy – co na tom záleží. Malý Břevnov (foceno 12. dubna 1976).

4 Současné použití jednoho sloupku pro tramvaje a autobusy bývalo zcela výjimečné. Zcela originální byla navíc skutečnost, že zde v obou případech šlo jen o zcela nepravděpodobné použití. O té autobusové tabulce se říkávalo, že to je definice totální nejistoty (Občasná stanice autobusu na znamení). Na Knížecí (foceno 6. září 1971).

Zajišťují systém PID společně s námi – VIII

ČSAD Střední Čechy s. r. o.

Společnost ČSAD Střední Čechy s. r. o. vstoupila jako jedna z posledních do systému Pražské integrované dopravy. Psali jsme tehdy datum 23. ledna 2000. S autobusy dopravce, jehož základnu najdete v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, se setkávají především ti, kteří se častěji pohybují v severovýchodním sektoru města.

ČSAD Střední Čechy v současné době zajišťuje dopravu na šesti linkách (345, 346, 367, 377, 378, 379), pět z nich zajišťují na různá místa do Prahy a jedna (č. 378) zajišťuje městskou hromadnou dopravu v domovském sídle firmy. Autobusy označené číslem 345 najdete na Palmovce, ty s velkou bílou 377 za předním sklem na Českomoravské a trojici linek č. 346, 367 a 379 na Černém Mostě.

Na půltucet uvedených linek vypravuje dopravce dvanáct vozů dvou typů a tři má v záloze pro případ poruchy. Převahu mají standardní dvoudveřové autobusy Karosa 734, ale na některých linkách můžete spatřit i kloubové třídveřové Karosy 943. Celý vozový park dopravce, který začal provozovat dopravní činnost „až“ 1. července 1999, čítá 87 vozidel. Počet zaměstnanců dosahuje počtu sto dvaceti.

Kromě linek zařazených do systému Pražské integrované dopravy vypravuje ČSAD Střední Čechy svá vozidla na dvě linky městské hromadné dopravy v Kralupích nad Vltavou, na příměstské linky především v okresech Praha – východ, Mělník a Mladá Boleslav, ale také na několik dálkových linek směřujících do oblasti Krkonoš (Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Harrachov, Horní Mísečky a další místa). Stejně jako všichni auto-

busoví dopravci zajišťují i brandýšský zájezdovou a smluvní dopravu.

ČSAD Střední Čechy stejně jako naše společnost poskytuje také informační služby a předprodej. K tomuto účelu má dvě střediska, jedno v Kralupích nad Vltavou pro potřeby tamní městské hromadné dopravy a druhé na autobusovém stanovišti ve Staré Boleslavi. Tam si můžete koupit jednotlivé jízdenky na dálkovou dopravu (tuzemskou i mezinárodní), ale také jízdenky pro systém Pražské integrované dopravy, ať již na jednotlivou jízdu nebo časové (měsíční, čtvrtletní a roční). Pro zájemce jsou k dispozici jízdní řády jednotlivých linek a také informace o spojení, ať již v systému Pražské integrované dopravy nebo na dalších regionálních linkách.

-bda-



Foto: Petr Malík

Zákon o ochraně osobních údajů a naše společnost

Již půl roku se v médiích vede dlouhá diskuse o Zákonu o ochraně osobních údajů. Jméno Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se v této souvislosti velmi často skloňovalo. Proto jsme požádali o rozhovor bezpečnostního ředitele dr. Antonína Fedorka, který se touto problematikou u nás v posledních týdnech velmi intenzivně zabývá. Věříme, že vám jeho odpovědi pomohou v orientaci je nové, často diskutované záležitosti.

DP-K Pane doktore, můžete našim čtenářům blíže představit zákon o ochraně osobních údajů? Čeho se týká a jak se nás dotýká jako občanů České republiky?

Účelem zákona je zajistit ochranu osobních údajů a způsob jejich zpracovávání, kdy se osobním údajem rozumí jakýkoliv údaj týkající se konkrétní osoby. Důvodů, proč byl přijat, je několik, tím nejvýznamnějším je pak ten, že se v dnešní době stávají osobní údaje každého člověka důležitým zbožím, které je využíváno například pro získání informací o koupěschopnosti či zálibách. Tento zákon pak dává občanům možnost bránit se takovému shromažďování osobních údajů, které by se dělo proti jejich vůli a nebylo by k němu zmocnění na základě dalších zákonů.

DP-K V jakých oblastech jsme se dostali v našem podniku do rozporu se zmiňovaným zákonem?

Nejdříve musím uvést, že nelze mluvit o rozporu jako spíše o určité přechodné době, kdy se stávající praxe musí uvést do souladu s tímto zákonem. Dopady zákona jsou opravdu široké, a to od mediálně známého případu uvádění rodných čísel na průkazkách na městskou hromadnou dopravu, přes různé databáze smluvních partnerů až po věci týkající se zaměstnaneckého odboru a zaměstnanců. Ale zákon sám se netýká pouze vytipování oblastí zpracovávání osobních údajů a jejich následné registrace u Úřadu na ochranu osobních údajů, jde také například o povinnost poskytovat informace o vedení údajů těm, o nichž jsou údaje zpracovávány, dále o vytvoření bezpečnostních pravidel pro nakládání s osobními údaji.

DP-K Díky zákonu o ochraně osobních údajů se velmi často hovořilo o průkazkách pro pravidelné cestující; jak spor dopadl a co dnes můžeme našim klientům nabídnout?

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost po konzultacích s Úřadem pro ochranu osobních údajů navrhl řešení, které Úřad schválil a povolil vest naši společnosti databázi cestujících. Dopravní podnik bude u všech typů průkazek k časovým jízdenkám pro systém Pražské integrované dopravy (PID), na které je v souladu s tarifem PID poskytována sleva (žáci, studenti a důchodci), shromažďovat osobní údaje, které budou vedeny v databázi Dopravního podniku (fotografie, příjmení, jméno, datum narození, bydliště, rodné číslo, podpis, u studentů IČ školy, u důchodců rozhodnutí o přiznání příslušné kategorie důchodu). Na nových průkazkách

rodné číslo nebude uváděno, ale bude pouze v chráněné databázi našeho podniku.

U kategorie „tzv. plnocenných jízdenek“ budou mít cestující možnost volby. Cestujícími, kteří nám nechtějí předat své osobní údaje, budou vydávány průkazky, které nebudou zařazeny do databáze, ale budou opatřeny pouze fotografií, jménem a příjmením a podpisem cestujícího. V těchto případech však nebude možno, aby cestující využíval těch služeb, které budou poskytovány pro cestující, kteří svá data do databáze poskytnou. V současné době se jedná zejména o neudělení pokuty v případě zapomenutí průkazky, kdy je hrazen pouze manipulační poplatek ve výši 50,- Kč. Důvodem je nemožnost jednoznačné identifikace držitele zapomenutého jízdního dokladu. Cestujícími, kteří nám data poskytnou, je naopak tato výhoda poskytnuta. Cena časové jízdenky bude v obou případech stejná.

Neubráním se však zde vyslovit svůj osobní názor. Vinnou sdělovacích prostředků se tento problém značně zveličil. Nedomnívám se, že cestující veřejnost byla sdělovacími prostředky vždy informována správně. Tento můj názor podporuje skutečnost, že nedochází k masové výměně průkazek s ohledem právě na odstranění rodných čísel.

DP-K Již třetí měsíc se na stránkách podnikového měsíčníku neobjevuje Společenská kronika. Co musíme učinit, aby se čtenáři mohli s touto nejstarší rubrikou setkávat?

V současné době je v rámci městské hromadné dopravy v provozu celkem 320 prodejních automatů, z toho je 197 umístěno ve stanicích metra, 100 na povrchu a 23 automatů na parkovištích P + R.

Vzhledem k tomu, že nejčastěji prodej jízdenek je pro pásmo P+0, rozhodl se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost umístit ve všech stanicích metra alespoň jeden prodejní automat, který je upraven pouze pro prodej jízdenek v hodnotách 12,- Kč, 6,- Kč, 8,- Kč, 4,- Kč a 70,- Kč (jízdenka 24 hodinová) a jehož obsluha je značně zjednodušena. Proti dřívějšímu počtu 15 tlačítek (15 druhů vydávaných jízdních dokladů) má upravený automat pouze 6 tlačítek pro výdej uvedených nejžádanějších druhů jízdenek, šesté tlačítko je určeno pro volbu jazyka. Automat umožní volbu komunikačního jazyka v češtině a angličtině.

Tato úprava automatů bude přínosem pro cestující, převážně návštěvníky našeho města.

Odbor odbytu a tarifů MHD

Nová úprava výdejních automatů



Foto: Petr Malík

Přídavné světlomety do mlhy na autobusech

Na dotaz jednoho ze čtenářů podnikového měsíčníku odpovídáme:

Přídavné světlomety do mlhy nepatří k zákonem předepsané výbavě a autobusy odštěpného závodu Autobusy jimi nejsou standardně vybaveny. Důvody jsou dva. Na prvním místě je skutečnost, že autobusy zajišťující městskou hromadnou dopravu na území Prahy jezdí převážně po komunikacích vybavených veřejným osvětlením, potřeba přídavných světlometů u nich tedy není naléhavá. Druhým důvodem jsou časté ztráty přídavných světlometů odcizením.

Autobusy nasazované pravidelně na příměstské linky nebo na linky MHD v oblastech s nedostatečným veřejným osvětlením lze z rozhodnutí garáže přídavnými svět-

lomety vybavit dodatečně. Vznikne-li taková potřeba, je vhodné obrátit se služebním postupem na vedení vlastní garáže, případně na zástupce garáže v provozní komisi.

Řidiči autobusů, dovolte prosím na závěr několik otázek. Znáte zástupce své garáže v provozní komisi? Hovořte s ním o svých problémech a připomínkách, pokud jde o stav komunikací, dopravního značení, stavbu jízdních řádů, sociální zázemí a konstrukci autobusů? Vidíte účinek svých připomínek?

Nemůžete-li na většinu otázek odpovědět kladně, kontaktujte prosím ing. Jiřího Horkého, telefon 96 13 30 10. V některém z příštích čísel DP-KONTAKTu by mohl vyjít obsáhlejší „návod k použití provozní komise“.

Václav Beránek, technický úsek o. z. Autobusy

O co se stará služba staveb a tratí?

Součástí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, která zajišťuje drtivou většinu provozu městské hromadné dopravy v Praze, je oddělení závod Metro. Provoz pražské podzemní dráhy je zajišťován právě prostřednictvím úseků a služeb, které jsou provozními a výkonnými jednotkami o. z. Metro.

Jednou z těchto jednotek je služba staveb a tratí, která vznikla na základě provozních zkušeností spojením dvou dříve samostatných služeb, a to služby traťové a služby stavebně technické. Sloučením vyplynulo ze skutečnosti, že dopravní cestu tvoří jak kolejový svršek, tak kolejový spodek, o které se služby staraly odděleně.

Služba staveb a tratí zajišťuje provozuschopnost, kontrolu, údržbu, opravy a rekonstrukce zařízení spadající do okruhu dopravní cesty, staveb a tratí v rámci metra.

Služba zajišťuje široký rozsah činnosti v oblasti kolejového svršku, kolejového spodku, přírodních kolejnic s výjimkou jejího napájení, pozemních stavebních objektů, objektů stanic, tunelů a mostů. Dále zabezpečuje činnost lokomotiv, motorových univerzálních vozíků (MUV), strojů traťové mechanizace, speciálních a ostatních kolejových vozidel nezávislé trakce, zároveň zajišťuje silniční dopravu osob a nákladů pro potřeby o. z. Metro včetně údržby. Na stavby navazuje rovněž zajišťování činností v oblasti stavební technologie, do které spadají vzduchotechnická, sanitární technická, otopná a elektrická zařízení metra řízená prostřednictvím mikroprocesorového řídicího systému.



Foto: o.z. Metro

V technických částech služba zajišťuje:

- Dokumentování, sledování, kontrolu a dodržování průjezdného průřezu.
- Zpracování provozní dokumentace, připomínkování dodavatelské dokumentace a legislativní činnost v technické oblasti.
- Aplikace stavebního zákona a zákona o drahách.
- Agendu ochranného pásma metra a staveb na dráze ve smyslu zákona o drahách.
- Agendu pozemků ve správě o. z. Metro a řešení majetkoprávní vztahy.
- Evidenci všech prostorů metra a dislokací útvarů o. z. Metro.
- Smluvně geodetické práce pro jednotlivé útvary o. z. Metro (deformační měření objektů a tunelů metra, reambulace technických map metra, zaměření jeřábových drah, eskalátorů, kalibrace obrýsnic a šablony průjezdných průřezů a další).
- Přípravu a koordinaci prací při činnosti cizích organizací v metru včetně vystavování Souhlasu k těmto pracím.
- Výkon funkce POTD nad UTZ svařovacími, tlakovými a plynovými.
- Koordinaci činnosti provozovatele při přípravě, realizaci a zprovoznění nových staveb metra, případně další stavební činnosti na již provozovaných tratích.
- Provozní měření geometrické polohy kolejového svršku a přírodních kolejnic.
- Metrologická měření v oboru délka.
- Tribotechnické rozborů všech druhů olejů.
- Radu dalších činností potřebných pro zajištění bezpečného a bezporuchového provozu.

Pro zajištění rozsáhlé a složité činnosti celé služby je základní organizační členění služby provedeno na oddělení a provozy. Technické, ekonomické a kontrolní činnosti zajišťují odborné útvary vedoucího služby:

- Ekonomický odbor,
- Investiční odbor,
- Odbor hlavního inženýra,

- Odbor provozní,
- Odbor měření a defektoskopie.

Provozní činnosti zajišťují provozy tratí, tunelů, staveb, traťové mechanizace, autodopravy a stavební technologie. Operativní řízení provozu technologického zařízení služby a funkci vedoucího likvidačních prací zajišťuje technický dispečink.

Základem činnosti služby je zajištění provozuschopnosti a bezporuchovosti dopravní cesty. Dopravní cestu tvoří především stavby kolejového spodku, kolejového svršku, přírodních kolejnic, pozemních stavebních objektů a objektů stanic.

Celková délka provozní sítě (je uvedena dvoukolejně):

Trať A	10,1 km,
trať B	25,8 km,
trať C	14,2 km.
Celkem	50,1 km

Celková délka stavební sítě (uvedena jednokolejně) je 118,8 km. Délky kolejí jsou včetně odstavných a obrátových kolejí, kolejových spojek a křížení. Koleje v depech nejsou započítány, vyjma zkušebních tratí. Výhybky jsou započítány v obou větvích (zaokrouhleno na stovky metrů).

Kolejový spodek tvoří drážní zemní těleso, propustky, mosty a stavby mostů podobné, opěrné, zárubní a obkladní zdi, odvodňovací zařízení, staniční a traťové tunely, ochranné a regulační stavby. Za zmínku z oblasti kolejového spodku stojí především konstrukce traťových a staničních tunelů.

Tunely musí vyhovovat inženýrsko-geologickým, hydrologickým a seismickým podmínkám, musí být odolné proti teplotním změnám, prosakování a musí být v souladu s prostorovou úpravou. Tunely jsou ražené kruhového průřezu nebo hloubené se svislými stěnami.

Základní průměry tunelů:

- traťové 5,1 m,
- staniční 7,8 m,
- eskalátorové 9,5/7,8 m (eliptický průřez).

Konstrukce hloubených tunelů je převážně tvořena z monolitického železobetonu s následnou vnější izolací. V ražených tunelech se používá převážně prefabrikované železobetonové ostění a pouze v exponovaných místech se navrhuje litinové ostění. U obou typů ostění je provedena následná výplňová a těsnící injekce. Ražené tunely se budují jednokolejné a od IV. provozního úseku tratě B v určitých úsecích dvoukolejné. Rovněž na nově budovaném IV. úseku tratě C budou všechny ražené tunely dvoukolejné.

Ražený dvoukolejný tunel měl dopad i na výstavbu traťových tunelů, kde se poprvé použil moderní způsob výstavby, tzv. nová rakouská tunelovací metoda (NRTM). Jedná se o takový razicí postup, který je velice flexibilní a umožňuje optimálně přizpůsobit v každém místě tvar a dimenzi konstrukce jak geologickým parametrům, tak i prostorovým nárokům. Definitivní železobetonová ozezdávka s mezilehlou izolační folií navíc zajišťuje vodonepropustnost, čímž zvyšuje užitné vlastnosti díla. Jak plyne ze zásad NRTM, výstavba probíhá dvoufázově.

Nejprve se vybuduje primární ostění ze střihaného betonu, které je dimenzováno právě na takové zatěžovací stavy, které jsou v daném horninovém motivu zastíženy. Toto ostění zajišťuje v první fázi stabilitu výrubu tunelu. Součástí konstrukce primárního ostění tunelu jsou i kotvení prvky, které ve zvolené síti vytvářejí spolu s vlastním ostěním (tvořením ocelovými příhradovými rámy, sítěmi a stříkaným betonem) spřáženou konstrukci využívající samonosnost horninového masivu. Na primární ostění je připevněna mezilehlá foliová izolace dokonale spojená, která dílo zajišťuje proti vodě a činí ho tak vodotěsným. Definitivní sekundární ostění tvoří monolitická železobetonová konstrukce, betonovaná do posuvného bednění, nebo stříkaná. NRTM je možno použít i u jednokolejných a eskalátorových tunelů.

Z dalších zajímavých stavebních konstrukcí je nutno se zmínit o 21 mostních objektech, u kterých služba zajišťuje prohlídky, provádí údržbu a případně zajišťuje opravy.

Mezi stavby kolejového spodku rovněž patří stanice, které tvoří staniční tunely, nástupiště pro cestující a sluzební nástupiště, vestibuly, přístupové a výstupní cesty, výtahy, pohyblivé schody, pevná schodiště, staniční prostory a zařízení pro sluzební účely a odbavování cestujících.

Celkový počet stanic metra je 51, z toho je 25 stanic hloubených, 22 stanic ražených a 4 stanice povrchové. Stanice se dále dělí na stanice s nástupištěm ostrovním, kterých je 47 a stanice s nástupištěm bočním, které jsou 4.

Kromě pravidelných kontrol, údržby, drobných oprav, které zajišťuje služba staveb a tratí, se od roku 1995 provádí komplexní opravy stanic. V první etapě se začaly provádět opravy na ražených stanicích tratě I. A. Opravy byly většinou koordinovány s výměnou pohyblivých schodů a prováděly se při vyloučení stanice z provozu.

Důvodem zahájení komplexních oprav stanic na tratích A a C bylo odstranění závadného technického stavu. V první řadě bylo nutno zamezit zatékání vody a šíření bludných proudů do konstrukcí. Při celkových opravách se provádí těsnění konstrukcí, výměna laminátového vnitřního opláštění (zonty) za nerezové, nosná část podhledů a obkladů, elektroinstalace + osvětlení a ozvučení při zachování původního architektonického výrazu stanic. Rovněž jsou v projektech respektovány požadavky Unie nevidomých a slabozrakých.

V roce 2001 se předpokládá komplexní oprava stanice Mústek na trati A bez výměny pohyblivých schodů a v dalším roce bude následovat stanice Muzeum na stejné trati rovněž bez pohyblivých schodů.

Další stěžejní činností služby staveb a tratí je oblast kolejového svršku a přírodních kolejnic, na kterých služba staveb a tratí provádí prohlídky, měření, běžnou údržbu a opravy v souladu s příslušnými normami.

Základní technické parametry:

- rozchod 1435 mm,
- minimální použitý poloměr oblouku na tratích metra 350 m,
- minimální použitý spád podzemních traťových úseků 3 ‰,
- maximální použitý spád podzemních traťových úseků 40 ‰,
- maximální použitý spád kolejí ve stanicích 3 ‰.

V pražském metru jsou použity čtyři základní typy konstrukcí kolejového svršku, které mají za základ upevnění kolejnic tzv. S 49 následně upravené pro potřeby metra.

a. pražce uložené ve šterkovém loži (použito v depech, výhybkových objektech tratí do tratě III. C, a na mostech tratí IV. a V. B.),

b. dřevěné pražce v betonovém kolejovém loži (použito na tratích I. C a I. A),

c. bezpražcové upevnění kolejnic (použito na tratích uvedených do provozu počínaje rokem 1980 a ve výhybkových objektech od roku 1984),

c1. pro oblouky s poloměrem větším než 600 metrů – upevnění STANDARD se dvěma kotevními šrouby,

c2. pro oblouky s poloměry menšími než 600 metrů – upevnění s využitím podkladní desky,

d. atypické upevnění (prohlížeč jámy a další).

31,77 km kolejí v tunelech je upevněno pomocí pražců a 81,7 km bezpražcově. Kolej se zřizuje zpravidla jako bezpražcová.

Celkové údržbové služby 236 výhybek, z toho na tratích v tunelech 78 a v depech 158. Výhybky v depech jsou uloženy na dřevěných pražcích ve šterkovém loži. V tunelech má 34 výhybek pražcové upevnění a 44 bezpražcově.

Kromě pravidelných prohlídek, měření, běžné údržby a dalších oprav kolejového svršku se v současné době dokončuje rozsáhlá oprava bezpražcového upevnění v obloucích s menším poloměrem než 600 metrů, kde se nahrazuje tzv. standardní upevnění za upevnění se základovou deskou.



Foto: o.z Metro

Z dalších oprav většího rozsahu je nutno uvést průběžnou souvislou výměnu kolejnicových pasů, která se provádí z důvodu ojetí kolejnic nebo z důvodu projeté provozní zátěže a postupné nahrazování hákový závěrů ve výměnové části vyhybek za modernější a spolehlivější čelistové závěry. V současné době je také zpracovávána projektová dokumentace na opravu zhlaví depa Kačerov, která se musí provést z důvodu ukončení životnosti pražců. Zároveň s opravou kolejového svršku bude provedena oprava a modernizace na zařízeních služby elektrotechnické a služby sdělovací a zabezpečovací. Předpokládaný termín zahájení je v roce 2002.

V rámci technického zlepšení se nyní buduje na trati II. B (Florenc – Českomoravská) provozní zkušební úsek bezpražcového upevnění s použitím kotvicího systému hmoždinka + vrtule místo dosud používaných kotvicích šroubů. Dále se po technické stránce řeší nahrazení starého upevnění kolejového svršku v betonovém loži (použití na tratích I. C a I. A) za jiný způsob upevnění, který by nebyl závislý na životnosti dřevěných pražců.

Na konstrukci přívodní kolejnice byl vyřešen problém praskání porcelánových izolátorů použitím materiálu z plastové hmoty vhodných izolačních i mechanických vlastností. Zároveň byla úspěšně odzkoušena na zkušebním úseku tratě V. B hliníková přívodní kolejnice, jako náhrada za dosud používanou speciální ocelovou kolejnici. S nasazením typu Al – PK je uvažováno na nově budované trati IV. C.

Podkladem pro údržbu a opravy na kolejovém svršku a přívodní kolejnici je diagnostika zabývající se kontrolou geometrických parametrů uvedených zařízení, která je zajišťována měřicím vozem Matisa PV-6 švýcarské výroby.

Všechny statické a dynamické veličiny, jako jsou podélná výška koleje, křivost, převýšení, rozchod a zborcení koleje, se snímají mechanickým způsobem s pomocí tří měřicích podvozků, převodových pák, řetízků, pružin a zapisovacího zařízení na grafický záznam. Přenos hodnot parametrů přívodní kolejnice je od snímačů elektrický. Rychlost měření je maximálně 30 km/hod., přes vyhybky 8 km/hod. Grafický záznam je v měřítku 1:100 a jednotlivé parametry jsou měřeny s tolerancí + 1 mm. Měření lze provádět oběma směry.

I když je měřicí vůz Matisa PV-6 v dobrém technickém stavu, je morálně i fyzicky zastaralý. Doufáme, že bude v nejbližší době nahrazen novým principem snímání využívajícím Newtonových zákonů síly a setrvačnosti. Pro realizaci systému jsou použity snímače zrychlení úhlové rychlosti, indukční snímače posunutí, laserové zdroje světla a kamery s řádkovými snímači. Z naměřených hodnot jednotlivých snímačů vypočítá počítačový systém kvazistatické a dynamické geometrické parametry koleje. Mimo zmíněné geometrické parametry bude nový měřicí vůz určen i k měření vertikální mikrogeometrie a měření příčného profilu kolejnic, včetně jejich defektoskopie.

Neoddělitelnou součástí staveb metra je stavební

technologie, jejíž hlavní provozní činnosti jsou propojeny na technický dispečink, který je začleněn do automatizovaného systému řízení technologických procesů (ASŘTP). Služba zajišťuje činnost následujících technologických zařízení.

Vzduchotechnická zařízení, která slouží k zajištění požadovaných mikroklimatických podmínek pro technologická zařízení a pro zajištění pohody cestujících metra. Člení se na:

- Hlavní větrání, jímž se zajišťuje větrání stanic, tunelů, odstavňových kolejí a traťových spojek. Celý systém hlavního větrání je ovládán automatickou regulací v závislosti na teplotě vzduchu. Podle nastavení úhlu lopatek je možno měnit výkony výměny vzduchu v rozsahu 15 až 70 m³/s. V celkem 77 strojovnách hlavního větrání se nachází 147 ventilátorů s průměry oběžných kol od 1400 do 2240 mm.

- Staniční vzduchotechnika, která vytváří vhodné klimatické podmínky ve služebních prostorách stanic. Zařízení staniční vzduchotechniky jsou ovládána buď místně, nebo automaticky v závislosti na teplotě, případně vlhkosti vzduchu. Mezi zařízení staniční vzduchotechniky patří:

- radiální ventilátory s průměry oběžných kol od 250 do 1000 mm,
- klimatizační jednotky s kompresorovým chlazením a ohřevem vzduchu (výkon 2000 a 5000 m³/h),
- axiální ventilátory o průměrech oběžných kol 100 až 1000 mm,
- příslušenství (filtry, ohříváče vodní a elektrické, VZT potrubí, výustky, požární klapky a další),
- podokenní klimatizační jednotky.

Celkem se služba stará o 418 strojoven staniční vzduchotechniky, ve kterých je umístěno 3401 ventilátorů.

Čerpací stanice ve stanicích a tunelových úsecích, které se podle druhu čerpacích vod dělí na fekální (hlavní, vedlejší) a nefekální (základní, tranzitní, místní a přečerpávací). Celkový počet čerpacích stanic je 306 kusů a jsou osazeny přibližně 600 kusy kalových ponorných čerpadel o průměru výtlačného potrubí 80 až 150 mm.

Služba staveb a tratí zajišťuje ve své oblasti také údržbu a opravy stavebních objektů na depech Hostavař, Kačerov a Zličín. Do této činnosti rovněž spadá údržba a provoz otopných zařízení (37 výměnkových stanic, 8 elektrokotelů a 4 kotelny plynové).

Převážná část výše uvedených činností na tratích v tunelech se zpravidla uskutečňuje v přepravní výluce, tj. v čase od 01.00 do 03.50 hodin. Za tímto účelem jsou z jednotlivých dep – Kačerov, Hostavař a Zličín na základě výlukových plánů vystavovány služební vlaky, které dopravují potřebný materiál, součástky strojního zařízení a další na konkrétní pracovní místo v tunelu a odtud zase zpět. Služební vlaky tvoří hnací vozidla nezávislé trakce, přípojné vozy nebo speciální tažená vozidla.

Park hnacích vozidel tvoří:

- Motorové lokomotivy řady 703 (2 kusy) a řady 797.8 (12 kusů).

- Motorová univerzální vozidla typu WŽB 10-M (10 kusů), typu MUV 72-M (5 kusů) a typu MUV 69 (3 kusy).
- Svařovací vůz typu K 355 PT (1 kus) pro svařování kolejnic odporovým stykovým svařováním.
- Podbíjecí stroj typu Plassermatic 08-75 GS (1 kus) pro podbíjení kolejového svršku ve šterkovém loži.
- Měřicí vůz MATISA PV-6 pro měření geometrické polohy koleje a přívodní kolejnice.

Park přípojných vozů tvoří:

- Vozíky typu PVd (46 kusů), které jsou plošinové, s bočnicemi, se speciální nástavbou – lešení, mycí souprava, zvýšená podlaha, kompresory a další.
- Vozíky typu Pvk (3 kusy), které jsou výklopné s bočnicemi.
- Vozíky typu PV (33 kusů), které jsou plošinové, s bočnicemi, se speciální nástavbou – lešení, prohlížeč kabina, šablona průjezdného průřezu, proudové rozmrazovače, zvýšená podlaha, dílenské a další.

Park speciálních tažených vozidel tvoří:

- Výsypný vůz (1 kus) pro doplňování šterkových loží.
- Univerzální vrtací zařízení typu UV-1 (1 kus) a typu KV-86 (1 kus) pro vrtání otvorů do pokladních betonů bezpražcového upevnění kolejnic.
- Ohýbačka kolejnic typu OK-R 65 (1kus) pro zakružování kolejnic oblouků malých poloměrů.
- Podvozky typu ZPK 56 (76 kusů) pro přepravu kolejnic a kolejnicových pásů ze skládek nebo ze svařovacích základů na příslušné místo tratě.

K zajištění provozuschopnosti a spolehlivosti výše uvedeného parku vozidel po stránce technické jsou v depech Kačerov, Hostavař a Zličín vytvořena opravárensko-údržbářská střediska provozu traťové mechanizace, která na základě počtu provozních hodin vykonávají pravidelné periodické prohlídky a opravy příslušného rozsahu, při dozorování jejich cykličnosti podle vnitropodnikové normy.

Provoz traťové mechanizace též zajišťuje obsazení služebních vlaků i po stránce personální, tj. příslušným počtem strojvedoucích a vedoucích služebních vlaků. Tento jízdní personál musí být patřičně vyškolen, musí úspěšně absolvovat předepsané zkoušky a pravidelně se zúčastňovat periodického školení. To mají na starosti dopravně-provozní okrsky provozní traťové mechanizace.

V souvislosti s postupným prodlužováním tratí metra jsou kladeny stále větší požadavky na jízdu a počet vyřazených služebních vlaků. Je tudíž nutné mít rozhodující typy hnacích vozidel, tj. motorové lokomotivy a motorová univerzální vozidla na daleko vyšší provozně-technické úrovni, než která byla vyhovující v předchozích patnácti až dvaceti letech. Dodávka nových hnacích vozidel je finančně velmi náročná záležitost. Proto se služba staveb a tratí zaměřila na zvyšování jejich provozně-technické úrovně formou rekonstrukce a modernizace.

Z tohoto projektu vzešla vcelku zdárná rekonstrukce motorových lokomotiv řady 703 na řadu 797.8. V následujících letech je v plánu modernizace a rekonstrukce hnacích vozidel MUV 72-M a MUV 69 s mechanickým pohonem na vozidla s elektrickým přenosem výkonu a elektrodynamickou brzdou. Projekční řešení rekonstrukcí provádějí zhotovitelé v úzké spolupráci s technickými útvary služby.

Výše uvedené činnosti zajišťuje služba s 722 pracovníky, z toho je 171 techniků, 524 dělníků a 25 řidičů. Různorodá a rozdílná složitost zajišťovaných činností vyžaduje řadu kvalifikovaných odborníků, kteří jsou schopni zvládnout a obsáhnout danou problematiku. Z toho důvodu se vedení služby zaměřuje rovněž na personální obsazení, protože jedním z významných problémů služby je nepříznivá věková struktura zaměstnanců.

Průměrný věk techniků a administrativních pracovníků je 48 let, u dělníckých profesí dosahuje 45 let. Převážná část řídicích pracovníků služby se pohybuje ve věkové hranici 50 až 59 let. Z těchto důvodů je nutno přirozenou fluktuaci a odchody zaměstnanců do důchodu kompenzovat nábořem mladých pracovníků, postupně připravovat ty nejspokojnější na vedoucí místa a vytvářet všem zaměstnancům takové podmínky, aby se udržel profesní zájem pracovat v odštěpném závodě Metro na službě staveb a tratí a byl splněn hlavní cíl – zajistit bezpečný, spolehlivý a bezporuchový provoz pražského metra.

Ing. Jaroslav Šubert, vedoucí služby staveb a tratí

Aranžéři soutěžili ve Frýdku-Místku

Ve dnech 21. až 23. února 2001 pořádalo Střední odborné učiliště ve Frýdku-Místku soutěž kolegů zaměřených na obor aranžování. Soutěžilo se v pěti kategoriích: návrh a aranžování vykládky skříně, návrh a realizace panelu, návrh a realizace makety VS, návrh plakátu a počítačová grafika.



Naše škola se zúčastnila takové celostátní soutěže poprvé, a to ve shora uvedených kategoriích mimo počítačovou grafiku a realizaci panelu. Makety se připravovaly na školních odborných pracovištích, plakáty ve škole a poté se zaslaly k vyhodnocení do Frýdku-Místku. Výkladová tvorba a realizace panelu se prováděla na místě. Konkurence byla v tomto, druhém, ročníku podstatně vyšší než loni.

Hodnotitelská porota byla devítičlenná a nám se podařilo obstát velmi důstojně.

V kategorii maketa jsme získali 1. místo (práce pod vedením mistrové odborného výcviku Vladěny Fabingerové), v kategorii výkladní skříně jsme obsadili 5. místo a v kategorii plakát 18. místo ze 48 návrhů.

Příští ročník soutěže se uskuteční v Ústí nad Labem opět za naší účasti.

Uvítali jsme hosty z Makedonie

19. – 23. února navštívili naši školu tři pracovníci učiliště z makedonské Skopje. Tamní škola je zaměřena

na výuku automobilových oborů. Celkem školu ve všech formách studia navštěvuje 1200 žáků. Nás navštívili – zástupce ředitele školy, vedoucí odborného výcviku a učitel informatiky. Hosté měli zájem vidět z naší školy

co nejvíce. Navštívili školu Moravská, autooborové dílny Košíře a Valentinku. Předposlední den návštěvy navštívili spolu s našimi pracovníky Auto Škodu Mladá Boleslav. Součástí návštěvy byla i prohlídka historických míst Prahy a účast na maturitním plesu školy.

Zájem ze strany makedonských kolegů je o navázání trvalejších vztahů s naší školou a s možností stáje omezeného počtu žáků u nás. Projevili i zájem o účast na mezinárodní soutěži žáků oboru automechanik, která bude pořádána u příležitosti výstavy Auto-centrum v Brně.

21. února patřila Lucerna naší škole

Maturitní ples je záležitostí tradiční a téměř rituálně patřící ke každé střední škole. Nejinak je tomu ve škole naší. Maturantům a jejich hostům patřila Lucerna ve středu 21. února. Mezi hosty mohli letos přivítat pány ing. Tomáše Jílka a ing. Petra Blažka, technického a dopravního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Na ples zavítali i zástupci makedonské školy, kteří byli shodou okolností na „návštěvě“ v naší škole.

A průběh plesu? Opět tradiční. Slavnostní nástup 140 maturantů za zvuků studentského Gaudeamus ..., stužkování třídními učiteli.

Od této chvíle je zřejmé, pro koho je ples pořádán a komu patří. Šerpy s označením Maturant 2001 jasně oznamují, že nositelka či nositel je tu dnes večer v hlavní roli. Kamery rodičů jedou na plné obrátky, fotografové pilně zaznamenávají sváteční okamžiky.

Tradici je i házení peněz do připravených obřích plachet – symbol přání, aby se absolventům dobře finančně dařilo.

Ještě sólo maturantů a třídních učitelů. A sólo pro maturanty a jejich rodiče. Ples přece patří částečně i jim, mají nemalý podíl na tom, že jejich „děti“ vstupují do posledního pololetí střední školy.

Letos mezi „stužkované“ patřili i ti, kteří po práci zvládají povinnosti studentů, protože se rozhodli zvýšit si kvalifikaci a pilně 3 roky zasedají ve školních lavicích. Jsou to převážně pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Pak se tančilo a tančilo. Atmosféra byla milá, přátelská.

Teď už se ale všichni jistě soustředí na blížící se písemnou část maturitní zkoušky, v květnu začne část ústní. Potom možná večírek a třídní party. Všichni, které stmelilo středoškolské studium, se rozprchnou. Někteří žáci třeba budou studovat dál na vysoké škole, jiní budou hledat pracovní uplatnění. Všichni by ale při maturitní zkoušce měli uspět.

Foto a text: SOU



Nový člen klubu „padesátníků“



Foto: Zdeněk Šebesta

Domeček v areálu hostivařských dílen ožil v podvečer 23. ledna 2001, ale jak tvrdí zasvěcenci, i v noci bouřlivou oslavou čerstvého padesátníka, našeho kolegy Milana Bednáře.

Jméno oslavence je nerozlučně spjato s odštěpným závodem Autobusy. Vyjádřeno žargonem motoristy jeho domovskou stáji je DOZ Hostivař, kde je členem týmu řidičů nepravidelné dopravy. Jeden a půl milionu najetých kilometrů nejen po republice, ale i po Evropě samo o sobě hovoří o kvalitách tohoto řidiče, který se stal symbolem kvalitních dopravních služeb také pro naše partnery z řad cestovních kanceláří. Co zbývá dodat? Samozřejmě přání pevného zdraví, optimismu, rodinné pohody, a ať mu Slavia kope!

Kolegové z DOZu Hostivař

Metrem bude opět znít hudba

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
ve spolupráci s Fakultní základní školou PedF. Univerzity Karlovy
s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7

si Vás v jarním čase dovolují pozvat na

V. velikonoční koncerty ve stanicích metra

Koncerty se uskuteční v následujících termínech:

pondělí 2. dubna 2001 v 11.00 hodin
ve vestibulu stanice Můstek tratě B, pod Jungmannovým náměstím

středa 4. dubna 2001 v 11.00 hodin
ve vestibulu stanice Muzeum tratě A

pondělí 9. dubna 2001 v 11.00 hodin
ve vestibulu stanice Florenc tratě C

středa 11. dubna 2001 v 11.00 hodin
ve vestibulu stanice Můstek tratě B, pod Jungmannovým náměstím

Ve třicetiminutovém programu zaznějí nejznámější velikonoční písně jako Špaček, Masopust držíme, Vrby se nám zelenají nebo Nebeští Kavalérové.

Přijemné jarní měsíce Vám přeje

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Ve vybraných stanicích metra se jako každoročně, letos již popáté, uskuteční velikonoční koncerty. Podle návštěvnosti lze konstatovat, že obliba dětského zpívání mezi obyvateli a návštěvníky města rok od roku stoupá. V poslední době nejsou při vystoupeních výjimkou celé třídy základních a mateřských škol.

Tradičně se také zastaví množství kolemjdoucích cestujících a poslechnou si alespoň jednu nebo dvě písničky.

Pro letošní jarní koncerty jsou připraveny tři varianty vystoupení, ve kterých se představí všechny věkové kategorie žáků Fakultní základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici.

Každý z návštěvníků koncertů si odnese veselou velikonoční vajíčko s přáním hezkého prožití svátků jara a krátkou velikonoční říkankou.

A tak se přijďte i vy poslouchat do příjemných melodií zvěstujícího jara.

–bda–

Důchodová problematika

Na vaše četné dotazy o změně „Důchodového zákona“ v souvislosti s přiznáním a zpřísněním předčasných starobních důchodů opět sdělují, že nedošlo k žádným změnám a zákon č. 155/1995 Sb. stále platí v původní podobě. Novelizovaný důchodový zákon byl již projednán v Parlamentu ČR a podle zpráv z tisku byl 15. března letošního roku podepsán prezidentem Václavem Havlem a měl by platit od 1. července 2001. Vyčkáme ale na zveřejnění ve Sbírce zákonů, od jakého data bude účinnost výše uvedeného novely včetně přechodných opatření.

Vybíráme proto další z dotazů:

Od 1. ledna 2001 pobírám starobní důchod a nyní jsem odvoděl. Budu mít nárok na důchod po manželce, která již byla také v důchodu? Dostanu též pevnou částku 1 310 Kč?

Ano, budete mít nárok na vdovecký důchod po manželce, ale částka 1 310 Kč, tzv. základní výměra důchodu vám náleží pouze jednou. Obecně platí, že při souběhu starobního (nebo plného invalidního) důchodu s vdoveckým nebo s vdovským důchodem náleží vyšší důchod v plné výši a z druhého jedna polovina jeho procentní výměry.

Zajímalo by mě, když jsem narozená v listopadu 1946 a základní školu jsem ukončila k 30. červnu 1960, tedy v necelých 14

letech, jak mi bude započtena doba do důchodu. Od 1. září 1960 jsem začala studovat na střední škole.

Do doby pojištění pro starobní důchod se zatím započítává první vstup do zaměstnání nebo na studia po ukončení povinné školní docházky. Vaše doba pojištění tedy začala dnem 1. září 1960 bez ohledu na to, že vám ještě nebylo 14 let.

Než jsem nastoupil k Dopravnímu podniku, byl jsem celý rok 1999 nezaměstnaný. Bude mi tato doba počítána do mého důchodu?

Předpokládám, že jste byl po celou dobu nezaměstnanosti veden na Úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání. Pak je tato doba považována za tzv. náhradní dobu pojištění a je započítána pro váš důchod, ale pouze 80 %. To znamená od 1. ledna 1999 do 31. prosince 1999 = 365 dnů, z toho 80 % činí 292 dnů zápočtu do pojištění.

Nárok na starobní důchod mi vznikl již 10. září 1995, tedy ještě za „starého důchodového zákona“, ale o důchod jsem dosud nepožádal a pracuji na %. Nyní od 1. června 2001 si chci požádat o starobní důchod a již nebudu pracovat. Bude mi důchod vypočten podle „nového důchodového zákona“?

I když vám vznikl nárok na starobní důchod před 1. lednem 1996, tedy za účinnosti „starého“ zákona č. 100/1988 Sb., bude váš důchod vypočten oběma způsoby, „postaru“ i „pono-

vu“, a příznán bude vždy důchod vyšší. Tento výpočet oběma způsoby bude prováděn až do 31. prosince 2005.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.

Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. – ředitelství.

Pozor!!! V Praze 7, Bubenská 1, náš již nenajdete! Již jsme přestěhovali do nové budovy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný 96 19 33 61.

**Helena Bajerová,
zaměstnanecský odbor ředitelství,
e-mail: bajerovah@dp-praha.cz**

Nezdanitelné částky ze základu daně pro rok 2001

Nezdanitelná částka	Kč ročně	Kč měsíčně	Nezdanitelná částka	Kč ročně	Kč měsíčně	Nezdanitelná částka	Kč ročně	Kč měsíčně
1. základní (nejednalo-li se o poživatel starobního důchodu)	38 040	3 170	4. pobírá-li poplatník částečný invalidní důchod (ID) z tuzemského důchodového pojištění, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a částečný ID	7 140	595	9. částka, která se rovná úrokům zaplaceným ve zdaňovacím období z úvěru ze stavebního spoření, z hypotečního úvěru sníženým o státní příspěvek nebo z úvěru poskytnutého v souvislosti s tímto úvěrem a použitím na financování bytových potřeb (u hypotečního, předhypotečního nebo doplňkového úvěru má poplatník po skončení roku povinnost podat příznání k dani)	maximálně 300 000 Kč na domácnost při placení úroků po celý rok, při placení úroků jen po část roku nejvýše 25 000 Kč za každý měsíc placení	1/12 předpokládané úhrnné výše ročního úroku, zaokrouhleného na celé stokoruny dolů, nejvýše však 25 000 Kč na domácnost
1a. poplatníka, který je poživatel starobního důchodu na počátku zdaňovacího období, nebo mu byl důchod přiznán zpětně k 1. lednu a u něhož starobní důchod činí méně než 38 040 Kč ročně	rozdíl mezi 38 040 Kč a vyplacenými částkami starobního důchodu	nelze	5. pobírá-li poplatník plný ID z tuzemského důchodového pojištění, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a plný ID, nebo pobírá vdovský důchod z důvodu invalidity, nebo je poplatník plně invalidní, ale jeho žádost o PID byla zamítnuta z jiných důvodů	14 280	1 190	10. příspěvky na penzijní připojištění se státním příspěvkem zaplacené poplatníkem podle smlouvy	úhrn příspěvků zaplacených na zdaňovací období poplatníkem, snížený o 6000 Kč, max., 12 000 Kč za rok	nelze
1b. u poživatel starobního důchodu na počátku zdaňovacího období, nebo mu byl důchod přiznán zpětně k 1. lednu a u něhož starobní důchod činí více než 38 040 Kč ročně	nelze	nelze	6. je-li poplatník držitelem průkazu ZTP/P	50 040	4 170	11. částky pojistného zaplacené poplatníkem na soukromé životní pojištění	pojistné zaplacené na zdaňovací období, max. 12 000 Kč za rok, a to i při uzavření více smluv s různými pojišťovnami	nelze
2. na vyživované dítě ve společné domácnosti, max. do 26 let	23 500	1 960	7. u poplatníka, který se soustavně připravuje na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem max. do 26 let, prezenční doktorské studium na vysoké škole max. do 28 let	11 400	950			
2a. na vyživované dítě ve společné domácnosti, je-li držitelem ZTP-P	47 040	3 920	8. hodnota darů obcím a právníky osobám se sídlem v ČR, nebo i fyzickým osobám s bydlištěm na území ČR na veřejně prospěšné účely definované v § 15 odst. 8 zákona	úhrnná hodnota darů musí přesáhnout 2% ze základu daně nebo činit alespoň 1000 Kč, nejvýše lze odečíst 10% ze základu daně	nelze			
3. na manžela (-ku) ve společné domácnosti s vlastním ročním příjmem nižším než 38 040 Kč	21 720	nelze						
3a. je-li manžel (-ka) držitelem průkazu ZTP/P a má vlastní roční příjem nižší než 38 040 Kč	43 440	nelze						

Literatura: K. Dobešová, Nezdanitelné částky 2001
Ing. Alena Vaňková,
odbor financování ředitelství, telefon 96 19 23 59

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

První měsíce roku jsou ve znamení udílení všech možných i nemožných ocenění, čímž se má adekvátně zhodnotit dění v tom kterém oboru či činnosti za uplynulých třicetipětadesát dní. Tradičně nejvíce cen se udílí v oblasti hudby a nejinak tomu bylo i v prvním čtvrtletí roku 2001. A právě proto, že veškeré dění kolem muziky, sólových interpretů a hudebních skupin je nyní aktuální, rozhodli jsme se, že dnešní díl internetového brouzdání věnujeme právě jemu.

Hudba a internet – toť téma na tlusté knihy a vědecké práce. Žádnou jinou oblast nezpopularizoval a zároveň nezpomalizoval internet tak, jako právě svět hudby. Pár následujících řádků berzte proto pouze jako pouhý úvod k tomu, jak se v záplavě hudebních informací na internetu efektivně orientovat.

Určité vodítko nabízejí vyhledávací a odkazovací servery. Chcete-li sbírat informace primárně v českém jazyce a o českém hudebním prostředí, lze doporučit bohatou databázi Seznamu. Najdete ji na adrese <http://dir.seznam.cz/Umeni/Hudba/>. Vybírat si můžete podle vašeho oblíbeného žánru, hledat v akordových databázích, v nabídce festivalů, podívat se na stránky

jednotlivých interpretů, skupin, vydavatelství... Toužíte-li po virtuální cestě za hřebeny Krušných hor a Šumavy, připravte se, že budete nabídkami doslova zavaleni. Stačí shlednout jednu z nejrozsáhlejších mezinárodních internetových hudebních nabídek, již poskytuje odkazovač Yahoo - na adrese <http://dir.yahoo.com/Entertainment/Music/> se vám otevře skutečná brána do říše hudby a všech oblastí s ní souvisejících. Tuto adresu lze doporučit všem, kteří hledají informace o nějaké konkrétní hudební skupině či interpretovi, neboť zdejší seznam čítá více než 45 000 položek.

Pro hledání v takovýchto seznamech přijmete jednu dobrou radu: pokud nemáte jasno v tom, co přesně hledáte a nevydáte se přímou cestou k cíli, bude vám pohyb v tak rozsáhlých databázích zabírat velké množství času a přinášet nemálo obtíží.

Jestliže se o hudební dění zajímáte soustavně, chcete jistě mít průběžný přehled o tom, co se zrovna děje, jaká alba se vydávají, kdo kde a kdy koncertuje a podobně. Adres se opět nabízí celé množství. Denně aktualizovaný je například Musicserver, sídlící na eponymní adrese www.musicserver.cz, jeho grafická

úprava je však poněkud divoká. Mnohem přehledněji působí server iMusic (www.i-music.cz), záleží jen na tom, zda se svým hudebním výběrem trefí do vaší noty. Vůbec špatná není také adresa <http://czech.musicpage.com/> s podrobným měsíčním seznamem koncertů (bohužel takřka výhradně pražských). Pokud chcete srovnávat, koukněte se, jak se podobná periodika připravují v zahraničí - reprezentativním zástupcem je například celosvětově uznávaný časopis New Musical Express, obvyklí doměnu <http://www.nme.com/>.

Na závěr několik nezbytností k fenoménu zvanému MP3. MP3 je digitální formát, ve kterém se ukládají hudební skladby. Na internetu existují stovky stránek, jež nabízejí volně k dispozici hudbu v tomto formátu - stačí jen mít nainstalovaný přehrávač tohoto formátu (obvykle bývá na těchto adresách k dispozici) a pak již jen vesele poslouchat. Více se o této záležitosti, všech jejích výhodách a problémech (zejména právních) dozvíte na adrese <http://www.mp3.cz/>. Na adrese www.mp3.com pak naleznete nepřehledný seznam skladeb, jež si můžete přehrávat a popřípadě vypálit na vlastní nosič.

-mš-

24. část Ruzyně

Druhou obcí připojenou ku Praze v roce 1960 byla Ruzyně. Jméno bývalé obce, dnes katastrálního území, je odvozeno od osobního jména Ruzen, značícího člověka zarmouceného nebo zmařeného (podle slova ručiti). První zmínka o Ruzyni se váže k roku 993 podle falza zakládací listiny břevnovského kláštera, kterému patřila. V roce 1406 se objevuje zmínka o ruzyňské tvrzi, ta se ale už v roce 1429 uvádí jako pustá a dnes se přesně ani neví, kde stála. V roce 1421 Ruzyni zabrali Purkrabství. Dne 8. listopadu 1620 se na Bílé hoře odehrála osudná bitva mezi katolickými vojsky a českými stavy, která na tři staletí poznamenala další vývoj českých zemí. Ves byla bě-

hem své historie několikrát zničena, například za třicetileté války. V roce 1791 přešla Ruzyně do majetku zemských stavů a po přijetí obecního zřízení v roce 1849 se stala samostatnou obcí. V té době tu nebylo ani čtyřicet domů a bydlelo zde 334 obyvatel. Na statutu obce se nic neměnilo přes sto let. V roce 1837 byl v Ruzyni postaven cukrovar.

Změny do života obce přineslo meziválečné období. Začaly vznikat nové soubory rodinných domků v Předních Jivínách (jméno odvozeno podle jív, které zde hojně rostly) a na Bílé hoře. V roce 1935 byla na místě bývalého cukrovaru postavena Zemská donucovací pracovna, později neblaze známá vězeňská. Nebyl to ale jediný účelový objekt v obci. Mezi světovými válkami tu vznikly velké dělostřelecké kasárny (17. listopadu 1939 zde bylo popraveno 9 vysokoškolských studentů), později tu bylo zřízeno vojenské gymnázium. Proti kasárnám vznikl rozlehlý zeměský pomologický ústav, pozdější Výzkumný ústav rostlinné výroby ČSAV. Významné se do ruzyňské historie zapsala výstavba civilního letiště, které zahájilo provoz 1. července 1937. Ve čtyřicátých letech 20. století se začala stavět kolonie rodinných domků Na Dědině a pokračovala bytová výstavba i v jiných částech obce. V roce 1953 byla v blízkosti kasáren postavena velká tiskárna Naše vojsko.

Od 1. července 1960 se Ruzyně stala součástí hlavního města Prahy a byla připojena k obvodu Praha 6. V roce 1961 zde žilo 5633 obyvatel. Asi v roce 1968 byla ke katastrálnímu území Ruzyně přičleněna část Přední Kopaniny, která byla ku Praze připojena také v roce 1960. V souvislosti s rozšířením ruzyňského letiště, které probíhalo v letech 1962 – 1968 (nová odbavovací hala, tzv. „nové letiště“ zahájila provoz 15. června 1968), došlo s účinností od 1. října 1970 k dalšímu rozšíření území Prahy. K hlavnímu městu byly připojeny části Dobrovíz (80 ha), Hostivice (204 ha), Kněževsi (332 ha), Kněživky (9 ha) a další malá část Přední Kopaniny. Zpočátku byly tyto části katastrálních území vykazovány samostatně, ale nakonec byly připojeny ke katastrálnímu území Ruzyně. Rozloha Ruzyně se touto administrativní změnou přibližně zdvojnásobila, ze 792 na 1507 hektarů, ale nedošlo k žádnému přírůstku obyvatel, protože šlo o neobydlená území.

V roce 1977 se začalo stavět sídliště Na Dědině pro 7140 obyvatel. V té době bylo ve východní části katastru postaveno několik velkých skladů pro tehdejší podniky Zelenina (1976), Potraviny (1979), Prior (asi 1976) a Tuzex. V roce 1978 vznikl rozsáhlý areál uhelných skladů poblíž karlovarské výpady.

Dnes je katastrální území Ruzyně součástí městské části Praha 6.

Mezi zdejší zajímavosti patří tzv. Toleranční hřbitov založený před rokem 1788 pro pohřbívání nekatolíků nebo mohyla na Bílé hoře, která připomíná výše zmíněnou tragickou bitvu. Ruzyně je dnes proslavená především pozoruhodným a architektonicky velmi cenným souborem dochovaných barokních a klasicistních vesnických budov. Jednou z nejznámějších je Kubrův statek, doložený už v roce 1731.

Dlouhou dobu hrála hlavní roli ve spojení Ruzyně se světem erární (tj. státní) silnice karlovarská. Nechme se ale mýlit jejím názvem. Vedla od strahovské brány a kdybych ji vytyčili dnešními komunikacemi, pak jde o ulice Bělohorskou, Karlovarskou, Drnovskou a K Letišti. Úsek od tzv. starého letiště zanikl na počátku 60. let,

kdy byla zřízena nová čtyřproudá silnice východně od Kněževsi (dnešní silnice č. 7). Původní silnice bývala kdy si nazývána také jménem Dlouhá míle, později se toto označení vžilo především pro nynější křižovatku Drnovská – Evropská, kde se právě intenzivně staví nový úsek dopravního okruhu. Dnešní ulice Evropská, která zajišťuje spojení letiště s centrem Prahy, je poměrně mladého data a vznikla jako okresní silnice v 19. století (silnice dejvicko – vokovická), propojující karlovarskou erární silnici s erární silnicí velvarskou.

V květnu 1830 byla uvedena do provozu první pražská železnice – koněspřežná dráha z Brusky (nádraží Dejvice) do Lán. V roce 1863 byla přestavěna pro parostrojní provoz. Pravidelná doprava byla zahájena 4. listopadu 1863 a zatím není spolehlivě prokázáno, že by v Ruzyni existovala stanice či alespoň zastávka hned od počátku. Prokazatelné vlaky v Ruzyni existovaly v roce 1867. V té době po trati jezdily pouze dva páry vlaků. V roce 1899 už jezdilo po trati 5 a těsně před válkou 15 párů vlaků. Také v současnosti je v Ruzyni poměrně živý železniční provoz a jezdí tudy 16 párů vlaků v pracovní dny. Dá se říci, že železnice byla pro obec po řadu desetiletí dostačujícím a kvalitním spojením se světem.

První autobusové linky, které jezdily přes ruzyňský katastr pro obec prakticky neměly význam. Dne 30. listopadu 1927 získal koncesi pro linku Praha – Dejvice – Vokovice – Kněževs – Buštěhrad – Kladno podnikatel Matěj Bendák a v oblasti Ruzyně přetrněl neměl v té době zastávku. Pro podobnou linku (Praha – Kladno – Rozdělův) získala 15. prosince 1927 koncesi také Anna Hrdinová. Ani její linka pro obsluhu vlastní obce Ruzyně neměla praktický význam, stejně jako autobusové linky ČSD do Kladna zavedené v roce 1928 a 1932 či další linky jezdící po slánské (původně karlovarské) silnici.



Jiný pražský autobusový podnikatel, Jan Holub, si od 30. listopadu 1931 bez souhlasu úřadů zvolil pro svoji linku trasu přímo do obce Ruzyně (Vypich – Bílá Hora – Ruzyně – Liboc – Vypich). Není zatím jasné, zda linku provozoval jako obousměrně okružní, nebo jestli v konečné stanici vždy obracely (tato druhá varianta se zdá být s ohledem na pozdější vývoj pravděpodobnější). Koncesi pro linku Vypich – Ruzyně Holub dostal až 30. srpna 1932. V té době ho však už zajímala fakticky jen doprava v úseku Vypich – Bílá Hora, kde konkuroval Elektrickým podnikům a do Ruzyně v rozporu s koncesí nejezdil. Obyvatelstvo bylo odkázáno opět jen na železnici.

Změnu do autobusového provozu v oblasti Ruzyně přineslo vybudování nového civilního letiště. Zahájilo provoz 1. března 1937 a jeho správa měla pochopitelně zájem na zajištění vhodné veřejné dopravy. Už koncem roku 1936 je doložena zastávka Letiště na autobusové lince ČSD Praha – Kladno. Autobusy jezdily každou hodinu. V té době pravděpodobně u letiště už zastavovaly i Bendákovy autobusy, které také jezdily v hodinovém intervalu. Elektrické podniky se zavedení městské linky bránily s odůvodněním, že o dopravu je již dostatečně postaráno.

Linka by jezdila za hranice města a podléhala proto daňovému zatížení. Přesto se nakonec autobusy EP u letiště objevily. Linka byla zavedena „z ohledu na brannost a podporu zájmu o letectví“ a byla určena pro návštěvníky letiště o sobotách odpoledne a o nedělích a jen za příznivého počasí, kdy Masarykova letecká liga pořádala vyhlídkové lety nad Prahou. Nová linka dostala označení I a jezdila od vokovické vozovny. Byla zrušena už v prosinci 1938, když bylo letiště z bezpečnostních důvodů pro veřejnost uzavřeno.

O rok později, 18. prosince 1939, byla zavedena nová linka I. Jezdila v trase Vozovna Vokovice – Potraviny naň – Himmlerovy kasárny. Velmi brzy se zjistilo, že úsek ke kasárnám je nevyužívaný, zatímco k letišti pokračovalo hodně cestujících pěšky. Proto už 22. ledna 1940 byla linka vrácena do původní trasy. Na linku bylo možné s ohledem na válečné poměry nasadit jen jediný autobus a vyjma tří ranních spojů v pracovní dny nejezdila dopoledne. Byl na ní tak silný provoz, že od prosince 1940 musela konečně ve Vokovicích ráno pravidelně asistovat policejní hlídka, aby zabránila přepřehňování autobusů. I když i na ní byl omezován postupně provoz, jako jedna z mála pražských autobusových linek přežila celé válečné období. Aby bylo možné linku alespoň částečně kapacitně posílit, byl na ní od 16. října 1944 zaveden provoz s vlečnými vozy. Linka od roku 1948 obsluhovala i novou kolonii rodinných domků Na Dědině. Od konce roku 1951 dostala nové číselné označení 108.

V padesátých letech se na obsluhu letiště podílely četnými spoji i nové linky ČSAD, například linka 01115 (Smíchov – Zličín – Bílá Hora – Ruzyně – Letiště).

Jen několik dní po připojení Ruzyně ku Praze, od 11. července 1960, byla část spojů (později všechny) linky č. 108 prodloužena z Divoké Šárky přes Ruzyni až na Bílou Horu a nová část hlavního města tak získala přímé obslužení městskou hromadnou dopravou. V roce 1959 byla pro návštěvníky letiště zavedena rekreační rychlíková autobusová linka č. 225 z náměstí Republiky, která měla zvláštní tarif. V průběhu let ztratila svůj rekreační význam. V roce 1967 dostala proto nové číselné označení 119 (v letech 1971 – 1974 č. 219). V roce 1983 byla zkrácena k dejvické stanici metra.

Později se na katastru Ruzyně objevila řada nových linek. Některé měly význam pro ruzyňskou část Bílé Hory

Foto: Josef Karel

a Jiviny (214, ale částečně i 164, 180, 257, 260, 347) a jiné prioritně pro oblast letiště (179, 236, 254, 319). V roce 1982 byla zavedena autobusová linka pro přímou obsluhu nového sídliště Dědina, 218, ke které později přibyla i linka č. 225.

Ačkoliv v současné době mají všechny části Ruzyně kvalitní spojení s různými místy hlavního města, hovoří se v posledních letech často o kvalitativně novém dopravním spojení letiště s vnitřním městem prostřednictvím železniční rychlodráhy. Pro obsluhu sídliště Dědina se v posledním desetiletí 20. století také uvažovalo s výstavbou nové tramvajové tratě. V této souvislosti je dobré připomenout, že už v roce 1942 byl vypracován a schválen projekt tramvajové tratě na Dlouhou míli, ale bylo z něj nakonec v roce 1946 realizováno jen malé prodloužení na smyčku Divoká Šárka a od dalšího pokračování se nakonec upustilo. Na tramvaj tedy měli blízko jen obyvatelé na Bílé Hoře.

P. S. Historii dopravy v Ruzyni definitivně končí druhá řada Pražského dopravního zeměpisu. Od příštího čísla začneme na tomto místě publikovat třetí, závěrečnou řadu, věnovanou obcím připojeným ku Praze v roce 1922.

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 2/2001: Tentokrát ocitujeme jednoho z výherců. „Na fotografii je stanice elektrické dráhy „Na Vápence“ za Žižkově. Vlevo je budova dnešního gymnázia „Na Pražáče“.“

Přestože únorová soutěžní otázka nepatřila k nejlépeším, do uzávěrky jsme dostali celkem 33 odpovědí. Kromě jedné všechny obsahovaly správné odpovědi, a tak ke slovu přišlo, jako již v poslední době tradičně,

losování. Na jednání redakční rady 15. března se usmálo štěstí na trojici František Vycpálek, Luděk Valeš a Vladimír Douda. Všichni od nás obdrželi knihu z pera Stanislava Linerta Vozidla pražské tramvajové dopravy a nádvakem publikaci k 50. výročí otevření vozovny Hloubětín.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům blahopřejeme!

Dubnový snímek vám mnoho záchytných bodů nenabízí, přesto věříme, že si s ním poradíte a do 30. dubna nám pošlete svou správnou odpověď. Je tradicí, že úspěšní řešitelé si odnáší knihu a změna nebude ani tentokrát. Na trojici úspěšných, ale i šťastných řešitelů čeká Historie městské hromadné dopravy v Praze od autorů Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Františka Proška, o kterou je ve střediscích dopravních informací velký zájem. Kromě tradičních propagačních předmětů naší společnosti přidáme aktualitu, druhý díl Pražského dopravního zeměpisu.

Pokud víte, kde byla historická fotografie pořízena, nebo to alespoň tušíte, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční listek, pohled nebo dopis nepomeňte označit heslem „Soutěž“. Adresa nového sídla společnosti je stále známější, ale raději připomeneme: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechť na svou zásilku napíší: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Můžete také využít schránky v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Slavíme malé jubileum, neboť tentokrát se vás ptáme už potřetí – poznáváte místo na fotografii? – **bdá**

NAPSALI O NÁS

Blesk (17. 3. 2001)

Atrapa výbušniny ochromila stanici

Podezřele vyhlížející balíček přiměl pyrotechnika k uzavření stanice metra linky B Lužiny. Policistům podle Evy Brožové z pražské policejní zprávy byl nález podivného předmětu nahlášen krátce před půl osmou večerní. Na místo musel okamžitě vyrazit pyrotechnik, který však zjistil, že předmětem položeným ve vestibulu u telefonních automatů byla atrapa výbušniny. Vlaky metra stanic pouze projížděly a ve 20.20 byla zastávka podzemky opět otevřena pro cestující.

Právo (16. 3. 2001)

Mistr a dva žáci málem uhořeli při opravě auta v dílně

V plamenech se ve čtvrtek po poledni ocitly dílny odborného výcviku Střední dopravní školy v Plzeňské ulici v pátém pražském obvodu. Při požáru byli zraněni mistr a dva učni, kteří byli okamžitě převezeni do nemocnice. Příčinou požáru byla manipulace s benzínovou nádrží při opravě automobilu. Benzín se vylil na přenosnou elektrickou lampu a došlo k požáru.

Večerník Praha (12. 3. 2001)

MHD: Rodná čísla už nel!

Jednou z prvních obětí Úřadu na ochranu osobních údajů se staly podniky městské hromadné dopravy, které mají z dřívější většiny evidenci cestujících založenou na rodných číslech, jež dokonce některé podniky uváděly i na průkazkách. Pražský dopravní podnik již pro tento rok na svých průkazkách rodná čísla neuvádí. „Bude pouze v databázích. Tam být může, pokud se zabezpečí ochrana,“ tvrdí náměstek pražského primátora pro dopravu Martin Hejl.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: **A.** Přesný překlad; domácky Svata; vegetační formace; paraziti. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Materiál z kůry; humno; lesní šelma; souzvuk několika tónů; značka niklu. – **D.** Glycerid; skládací cylindr; druh psa; téměř; šachová prohra. – **E.** Šatní škůdce; chod koně; asijský vozík; akvarijní ryby; italská dáma. – **F.** Inicialy Delona; skřek vrány; hercecká hvězda; plavidla; psovité šelma. – **G.** Stendhalova postava; orientální tanečnice; grafická technika; léčivá rostlina; SPZ Svidníku. – **H.** Spisovat; přirozená pryskyřice; ženské jméno; zbraň Indiánů; belgické lázně. – **I.** Zpěvný hlas; přítok Vltavy; silné provazy; ranní vlaha; lotyšský likér. – **J.** Inicialy herce Oliviera; z té příčiny; údery; výrobek cukráře; polské město. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Ženské jméno; setnina; zámožný sedlák; přítok Odry.

SVISLE: **1.** Vada čoček; český herec. – **2.** Přístavní hráze; dodatek. – **3.** Mužské jméno; násoben; jemný prášek. – **4.** Stromořadí; cetka (zastarale); mládě dravce. – **5.** Nálev; šachová figura; potok (nářečně). – **6.** SPZ Kladna; obojživelník; ochotník. – **7.** Žhnout; část věty; SPZ Sokolova. – **8.** Vsakování; husarský kabát; část úst. – **9.** Jednání; divadelní hra; tibetský kněz. – **10.** SPZ Tábora; velký had; mražený krém. – **11.** Zběhovec (botanicky); elementy; SPZ Šumperka. – **12.** Senoseč; dědičný základ; část. – **13.** SPZ Trebišova; český loutkář; italské město. – **14.** Značka erbia; tropická rostlina; borový lesík. – **15.** Ochotné oddanosti; české město; jeden (francouzsky). –

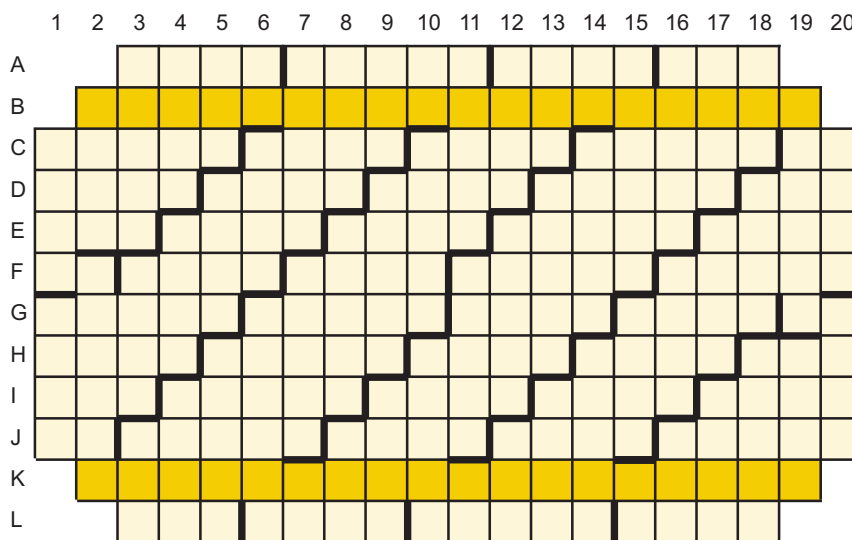
16. Příklady; součást oblečení; orgány vidění. – **17.** Slabé světlo; dílčí údaje; posvátný býk. – **18.** Asiat; silná černá káva; nečas. – **19.** Jižní plod; povel k palbě (!). – **20.** Evropan; pyré.

Pomůcka: Ajuga, Opole, Sorel.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 3: Svět patrně vznikl ze strachu před prázdnem. (S. J. Lec)



Fotbalový turnaj bude mít šesté pokračování!



Foto: Archiv DP

Oslava padesátých narozenin znamená v lidském životě především bujaré veselí, neboť člověk vstupuje do druhé polky života, jak se často při oslavách říká. Ale co vozovna? Pro tu je padesát let důvod ke krátkému bilančování, ale především k pohledu do budoucnosti, zvláště jedná-li se o nejmladší zařízení svého druhu v Praze.

Do Hloubětína přijela ve čtvrtek 8. března ve 14 hodin historická tramvajová souprava s hosty slavnostního setkání u příležitosti pěti desítek let fungování tohoto tramvajového domova. Vše bylo příkladně vyčištěno a nazdobeno, uplynulé období připomínala třípanelová výstavka společně s knihou z autorské dílny Pavla Fojtíka a Vladislava Borka. Pro příjemnou pohodu vyhrávala skupina OSLO.

Když se historická souprava objevila na dvoře vozovny, byly fotoaparáty a videokamery v plné pohotovosti. Překvapení byly i v ní jedoucí hosté, neboť ti byli odvezeni až na místo samotného posezení, do haly provozního ošetření alias myčky.

O slavnostní úvod se postarali generální ředitel Milan Houfek, ředitel odštěpného závodu Milan Pokorný

Také to určitě znáte, vytyčíte si nějaký cíl, který na první pohled vypadá zcela nevinně a jeho splnění se zdá být otázkou několika málo hodin, případně dnů. Ale jak se do problému noříte stále více, překážek neubývá, právě naopak. A tak se problém táhne dlouhé týdny a pověstné světylko na konci tunelu stále není. Když se vám však podaří takový oríšek rozlousknout, připadne vám pocit bezmezných radostí. Takového úspěchu si pak člověk opravdu váží.

Stejně nebo podobně je to i s některými problémy uvnitř naší společnosti. Chcete něco vyřešit, ale pozitivních zpráv se jaksi nedostává. V tu chvíli však nesmíte propadnout depresi a musíte jít vytrvale dál. Snad se dobré myšlenky podaří prosadit a zlepšení se dostaví.

Již několikrát jsme se na stránkách podnikového měsíčníku věnovali problematice tramvajových výluk. Vždy jsme se ptali, zda jsou dlouhé termíny skutečně

V Hloubětíně se slavily padesátiny



Foto: Petr Vítek

a vedoucí provozovny Pavel Uhlík. Následovalo odměnění čtyř desítek nejlepších hloubětínských zaměstnanců knihou. A poté již jenom zábava a vzpomínání na historiky více či méně veselé, které život v dopravní provozovně každodenně přinášá.

Vše nejlepší a do dalších let mnoho spokojenosti!

-bda-



TERMÍNY VLASTNÍMA OČIMA

nutné? Jestli by o nějaký ten den nešly zkrátit, vždyť jde o pohodlí našich cestujících. Odpověď byla vždy stejně zarputilá jako dotazy. Všechny stanovené lhůty jsou ty nejkratší, jaké mohou z technologických důvodů být. Nedalo mi to a pár výluk jsem navštívil. Pracovní nasazení zejména v odpoledních hodinách a v létě i v podvečerních, nebylo nijak velké, pokud se na místě samém ještě pracovalo.

Na jiném místě tohoto čísla si přečtete poměrně dlouhý seznam tramvajových výluk tohoto roku. Při prvním pohledu jsem měl velkou radost, že se našlo tolik finančních prostředků, abychom stav kolejové sítě mohli výrazně vylepšit. Ale při pečlivém prostudování mě polilo horko.

Najdete totiž linky, které budou více než pět měsíců ve výluce. Ne v jedné, ale v různých, které na sebe bezprostředně navazují. A tak se trasa bude více méně operativně měnit a chudák cestující. Velmi potřebnou literaturou se mu stanou v letních měsících naše letáky, ve kterých se dozví, kudy ta jeho vyvolená linka právě jezdí. Pokud zapomena na „povinnou“ četbu, může se mu stát, že přijde na zastávku, kde už několik hodin nic nejezdí.

Při čtení různých termínů jsem si vzpomněl na výluku asi nejuživnějšího trojúhelníku v síti, na křižovatce ulic Lazarská a Spálená, která byla na programu někdy před šesti nebo sedmi lety. Probíhala na přelomu října a listopadu, a na místě se pracovalo i za umělého osvětlení. Výluka měla trvat tři týdny a pokud mě paměť neklame, byla dokonce o několik dní zkrácena.

Na září a prvních deset dní října je naplánována obnova křižovatky Újezd. Ptám se, proč výměna velice podobného trojúhelníku bude trvat dvojnásobně dlouhou dobu? A tak bych mohl pokračovat u většiny publikovaných akcí.

Tak mě jen napadá, opravdu chceme pokašlet trpělivost cestujících do nekonečna? Nebo počítáme s tím, že ti, co s námi jezdí, budou našich služeb využívat do smrti? Já si myslím, že ne a při první možné příležitosti dají Dopravnímu podniku vale.

Mnohokrát jsme psali o tom, že cestující je pro nás na prvním místě, ale plánované termíny tramvajových výluk bohužel svědčí o opak.

Co vy na to? Málo aprílového počasí a dostatek příjemných zpráv!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Vážení kolegové, už potřetí za sebou nemůžeme popřít oslavencům slavicím významná životní jubilea, ale pevně věříme, že je to naposledy. Jsou udělány všechny kroky k tomu, aby v květnu mohla Společenská kronika vyjít v rozsahu, který byl do ledna běžný.

Jednání uvnitř společnosti výrazně pokročila. Právníci ve spolupráci se zaměstnaneckým odborem a bezpečnostním úsekem vytvořili tiskopis, ve kterém každý ze zaměstnanců podepíše, zda chce nebo nechce

být uveden ve Společenské kronice. Se žádostí o podpis dokumentu se na vás s předstihem obrátí personální útvar příslušného odštěpného závodu nebo ředitelství.

V květnovém DP-KONTAKTU popřejeme všem májovým oslavencům a o měsíc později splatíme svůj dluh, uvedeme rovněž jubilanty za měsíce únor, březen a duben. Od července bude nejstarší rubrika vycházet v rozsahu na jaký jste si zvykli za prvních pět let existence podnikového měsíčníku.

Děkujeme za pochopení a trpělivost!

-red-